

MARÉ DE INJUSTIÇA

Exploração e pesca ilegal em embarcações chinesas no sudoeste do Oceano Índico



A report by the Environmental Justice Foundation



Protecting People and Planet



Protecting People and Planet

The Environmental Justice Foundation (EJF) exists to protect the natural world and defend our basic human right to a secure environment.

EJF works internationally to inform policy and drive systemic, durable reforms to protect our environment and defend human rights.

We investigate and expose abuses and support environmental defenders, Indigenous peoples, communities and independent journalists on the frontlines of environmental injustice.

Our campaigns aim to secure peaceful, equitable and sustainable futures.

EJF is committed to combating illegal, unreported, and unregulated (IUU) fishing as well as associated human rights abuses in the fishing sector.

Our investigators, researchers, filmmakers and campaigners work with grassroots partners and environmental defenders across the globe.

Our work to secure environmental justice aims to protect our global climate, ocean, forests and wildlife and defend basic human rights.

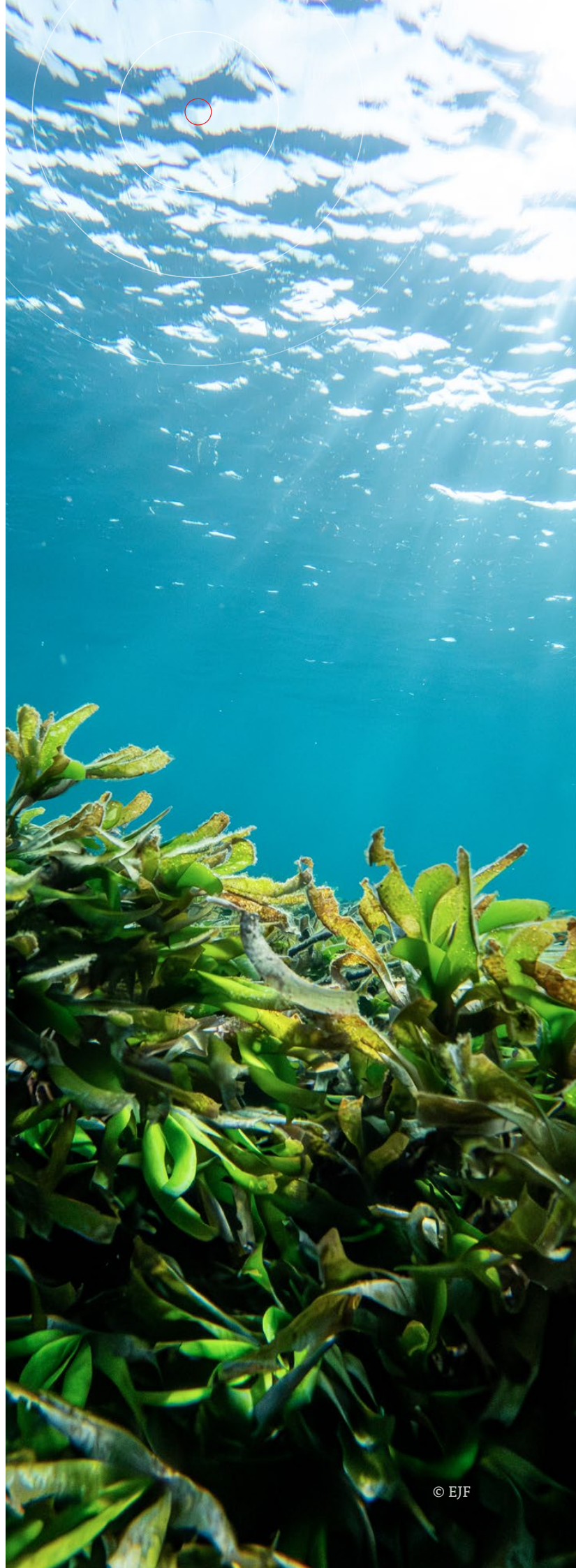
Registered charity no. 1088128

info@ejfoundation.org
ejfoundation.org

Publication date: April 2024

Front cover © EJF. The cover image has been edited so as to remove vessel identifiers.

Printed on 100% recycled paper.



© EJF

Resumo Executivo	4
1. Introdução	6
2. Metodologia	7
2.1 Âmbito geográfico do estudo	7
2.2 Métodos de coleta de dados	8
3. Dinâmica regional das pescas do SOI e sua importância para a economia azul	9
4. Mapeando a FPL da China no SOI	12
4.1 A dinâmica da frota atuneira chinesa no SOI	12
4.2 A dinâmica da frota chinesa não atuneira no SOI	14
5. Presença chinesa em terra no SOI	21
5.1 Iniciativa chinesa “Cinturão e Rota”	21
5.2 O investimento da China na economia azul do SOI e narrativas associadas	22
6. Pesca INN e violações dos direitos humanos pela FPL da China no SOI	25
6.1 Estudo de caso: A experiência da tripulação a bordo da frota atuneira de propriedade chinesa no SOI	25
6.2 Pesca INN e violações dos direitos humanos pela frota atuneira chinesa no SOI 2017-2023	35
6.3 Estudo de caso: A experiência da tripulação a bordo de arrastões de propriedade chinesa em Moçambique	36
6.4 Pesca INN e violações dos direitos humanos por parte da frota chinesa não atuneira no SOI 2017-2023	39
6.5 Perfis de propriedade dos navios associados à pesca INN e violações dos direitos humanos no SOI	40
7. Análise da cadeia de abastecimento do peixe capturado pela pesca INN/AR proveniente do SOI	46
7.1 Ligações das cadeias de abastecimento à Europa	46
7.2 Ligações das cadeias de abastecimento aos EUA	47
7.3 Ligações das cadeias de abastecimento ao Japão e à Coreia do Sul	48
8. Conclusões e recomendações	50

Abreviaturas principais

ADNAP:	Administração Nacional das Pescas de Moçambique	INN:	Ilegal, não declarado e não regulamentado
AIS:	Sistema de Identificação Automática	IOTC:	Comissão do Atum do Oceano Índico
AMP:	Área Marinha Protegida	IUN:	Identificadores únicos dos navios
CAP:	Comissão de Administração das Pescas de Moçambique	MARA:	Ministério da Agricultura e Assuntos Rurais da China
CITES:	Convenção sobre o Comércio Internacional das Espécies da Fauna e da Flora Selvagens Ameaçadas de Extinção	MCV:	Monitorização, controlo e vigilância
CNADC:	Grupo Nacional de Desenvolvimento Agrícola da China	MIMAIP:	Ministério do Mar, Águas Interiores e Pescas de Moçambique
CPCs:	Partes contratantes e partes não-contratantes cooperantes	ONG:	Organização não-governamental
DSFA:	Autoridade de Pesca do Mar Profundo da Tanzânia	PSMA:	Acordo sobre medidas do Estado do porto destinadas a prevenir, impedir e eliminar a pesca INN
FAL:	Frota de pesca longínqua	RFMO:	Organização regional de gestão das pescas
FAO:	Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura	SOI:	Sudoeste do Oceano Índico
ICR:	Iniciativa do Cinturão e Rota	ONU:	Nações Unidas
OIO:	Oceano Índico Ocidental	VMS:	Sistema de localização dos navios por satélite
OIT:	Organização Internacional do Trabalho	ZEC:	Zona de exclusão costeira
OMI:	Organização Marítima Internacional	ZEE:	Zona económica exclusiva
		ZOF:	Zhejiang Ocean Family



Resumo Executivo

© EJP

A frota de pesca longínqua (FPL) da China é a maior do mundo, tanto em termos do seu número de navios de pesca como o volume de peixe capturado, operando nas principais zonas de pesca do mundo. Cada vez mais, esta frota tem sido associada a uma série de comportamentos ilegais, insustentáveis e abusivos em relação aos ecossistemas marinhos e às tripulações. Estes comportamentos, quando considerados em paralelo com a dimensão da sua frota, representam uma séria ameaça à sustentabilidade da pesca global e ao bem-estar dos pescadores e dos milhões de pessoas que dependem do oceano para a sua subsistência, ao mesmo tempo que comprometem a boa governação e o cumprimento das leis nacionais e da regulamentação internacional no domínio das pescas.

Este relatório mapeia a presença e as atividades da FPL chinesa no sudoeste do Oceano Índico (SOI), uma região notável pela sua paisagem marítima rica em biodiversidade, que é uma tábua de salvação para as comunidades costeiras em suas costas. A China tem laços económicos e políticos de longa data e cada vez mais intensos com a região e destacou a economia azul do SOI como uma área-chave de investimento e parceria. À luz dos riscos agora mais conhecidos associados à presença da FPL da China, esses investimentos devem ser examinados de modo a garantir que a economia azul do SOI seja legal, sustentável e equitativa.

Este relatório baseia-se em fontes de dados primárias e secundárias. Os dados primários incluem entrevistas com pescadores indonésios, filipinos e moçambicanos que trabalharam a bordo da FPL chinesa no SOI. Para complementar esta abordagem, foi consultado um vasto leque de fontes secundárias, a fim de desenvolver um quadro pormenorizado da presença e dos comportamentos da frota na região, inseridos num contexto mais vasto de investimentos chineses em terra e de influência política.

As conclusões do relatório mostram que, embora em termos de desenvolvimento sustentável e benefícios coletivos da economia azul sejam mutuamente vantajosos, as realidades a bordo de muitos navios na FPL da China estão em contradição direta com estes objetivos declarados. A pesca ilegal e as violações dos direitos humanos foram encontradas como práticas comuns em navios chineses no SOI, incluindo a remoção rotineira das barbatanas de tubarões, a captura deliberada e/ou ferimentos de megafauna marinha vulnerável e tripulações que sofrem violência física, condições de vida e de trabalho abusivas, intimidação e ameaças.

Descobertas principais:

- Este relatório baseia-se na extensa análise da EJF sobre a FPL chinesa, que constatou que a ilegalidade e os abusos são abundantes em escalas regionais e globais. Ele formula uma série de recomendações às autoridades competentes, incluindo a Comissão do Atum do Oceano Índico (IOTC, por sua sigla em inglês), principais estados do mercado aos quais os produtos do mar com elevado risco de serem capturados ilegalmente ou de recorrerem a trabalho forçado foram ligados, e os estados costeiros do SOI. Estas recomendações são essenciais para a necessidade de consagrar medidas de transparência em todas as estruturas e regulamentos de gestão das pescas, a fim de melhor revelar as práticas dos operadores ilegais e atenuar os impactos das suas atividades nocivas tanto para as pessoas como para o planeta.
- A China investiu fortemente na economia azul do SOI, incluindo uma série de portos e infraestruturas de pesca, além de a destacar como uma área-chave de crescimento e parceria com as nações costeiras da região. Os termos destes investimentos são muitas vezes opacos e, de um modo mais geral, foram levantadas preocupações sobre a sua sustentabilidade ambiental e os seus impactos nas comunidades costeiras.
- A China retratou tais investimentos como uma vantagem para ambos os parceiros, muitas vezes usando meios de comunicação locais para enquadrar seu envolvimento na região como contribuindo para o desenvolvimento sustentável. No entanto, as conclusões deste relatório sugerem que os benefícios do investimento chinês raramente ou nada são usufruídos pelas comunidades costeiras, cujos meios de subsistência são muitas vezes prejudicados direta e indiretamente como resultado da natureza ilegal e insustentável das operações da FPL chinesa.
- Acredita-se que um total de 138 navios da FPL chinesa tenham sido autorizados a operar no SOI em 2023. Destes, 95 são palangreiros direcionados ao atum e espécies afins, 4 são cargueiros refrigerados que apoiam a frota de palangreiros e 39 são navios não atuneiros, predominantemente arrastões, que visam uma série de espécies em águas costeiras.
- Entre 2017 e 2023, os navios chineses estiveram associados a 86 casos únicos (relativos a 177 infrações suspeitas ou confirmadas) de pesca INN ou de violações dos direitos humanos na região SOI. Metade destes casos dizia respeito a navios detidos ou controlados por empresas estatais ou empresas em que o governo chinês tem um interesse parcial.
- Dos 95 palangreiros atualmente considerados autorizados a pescar atum no SOI, 47% estão ligados a casos de pesca INN e/ou violações dos direitos humanos. Para os 39 navios que não pescam atuneiros e que atualmente são considerados autorizados no SOI, o valor é de 26%.
- A EJF realizou entrevistas com 44 pescadores que tinham trabalhado a bordo da frota atuneira chinesa no SOI, tendo todos alegadamente sido vítimas ou testemunhado alguma forma de pesca INN e/ou violações dos direitos humanos. Dos entrevistados, 80% relataram remoção das barbatanas de tubarões, 59% relataram a captura deliberada e/ou lesões de megafauna marinha vulnerável, 100% relataram condições de vida e de trabalho abusivas, 96% horas extras excessivas e 55% violência física.
- Entre 2017 e 2023, quatro mortes foram relatadas por entrevistados a bordo de palangreiros chineses de atum, incluindo uma suspeita de suicídio de um membro da tripulação que teria se jogado ao mar.
- A EJF também realizou entrevistas com 16 pescadores que trabalharam em arrastões de propriedade chinesa em Moçambique. Dos entrevistados, 56% reportaram a pesca ilegal em zonas proibidas, 50% a captura e/ou lesões deliberadas de megafauna marinha vulnerável, 25% a utilização de equipamentos de pesca ilegais, 88% intimidações e ameaças, 81% maus-tratos físicos e 69% condições de vida e de trabalho abusivas.
- Os produtos do mar ligados a navios chineses suspeitos de ilegalidade no SOI possivelmente estão a entrar nos principais mercados internacionais, incluindo a Europa, o Japão, a Coreia do Sul e os EUA. Por exemplo, 73% dos navios suspeitos de pesca INN e/ou de violações dos direitos humanos que operam atualmente no SOI constam de uma lista de exportadores autorizados para a União Europeia (UE).

1. Introdução

A pesca ilegal, não declarada e não regulamentada (INN) constitui uma grave ameaça para as economias de todo o mundo, em especial para as nações costeiras, ocorrendo em grande escala e custando milhares de milhões de dólares por ano.¹ Para além das suas ramificações financeiras, suporta também grandes custos socioecológicos - afetando gravemente as populações de peixes, ameaçando a segurança alimentar e os meios de subsistência nos países costeiros e agravando os danos causados pela sobrepesca a ecossistemas delicados.² A pesca ilegal é frequentemente acompanhada de graves violações dos direitos humanos e de outras violações laborais, que são agora generalizadas em muitos navios de pesca.³ As tripulações vulneráveis encontram-se frequentemente no mar durante meses ou mesmo anos, sujeitas a condições de escravidão moderna - incluindo abusos físicos e psicológicos, servidão por dívidas, condições de vida degradadas, horários de trabalho implacavelmente longos e privação de alimentos e água limpos.

A natureza frequentemente remota das pescas, combinada com uma falta de transparência em todo o setor, dificulta a identificação e a ação penal contra a pesca INN e as violações dos direitos humanos que lhe estão associadas. Este é especialmente o caso dos navios que operam fora das águas do seu país de origem, conhecidos como FPL.⁴ Estas frotas operam frequentemente em regiões onde a capacidade ou a aplicação dos sistemas de monitorização, controle e vigilância (MCV) são limitadas, empregam mão de obra migrante ou do país de acolhimento proveniente de nações mais pobres vulneráveis a abusos e operam sob pavilhões de conveniência, o que lhes permite contornar

as medidas de gestão das pescas que se aplicam ao pavilhão do seu verdadeiro beneficiário efetivo. Além disso, existe uma escassez de investigação e de dados coletados sobre o comportamento das FPLs e os seus impactos, ambos vitais para a elaboração de políticas eficazes e a mitigação dos riscos.⁵

A China tem a maior FPL do mundo, capturando milhões de toneladas de peixe por ano.⁶ Embora os últimos dados disponíveis do Ministério da Agricultura e Assuntos Rurais da China (MARA) afirmem que há 2,551 navios na sua FPL,⁷ isso é provavelmente uma subestimação - com a verdadeira extensão da frota desconhecida.⁸ A China é também o maior produtor mundial de pesca de captura marinha - representando 14,9% do total mundial, seguida pela Indonésia com 8,2%.⁹ Dos 11,8 milhões de toneladas alegadamente produzidas, 2,3 milhões de toneladas são derivadas da sua FPL,¹⁰ com navios registados como ativos em todos os principais oceanos do mundo e numa vasta gama de águas costeiras.¹¹ Nota-se que a FPL da China parece visar desproporcionalmente as águas dos países do Sul Global - especialmente os países da África¹² - onde os recursos limitados podem muitas vezes prejudicar a capacidade dos estados costeiros de prevenir ilegalidades e abusos.

A frota chinesa é bem conhecida pela pesca ilegal sistémica e pelas violações flagrantes dos direitos humanos e laborais, tanto nas suas operações offshore como onshore.¹³ Por exemplo, a China continua a ser o país com pior desempenho entre 152 países classificados de acordo com o "Índice de Risco INN"¹⁴ e foi associada a



554 casos conhecidos de pesca INN confirmada ou suspeita entre 2015-2019.¹⁵ A amplitude e a gravidade dos abusos a bordo da frota também ganharam as manchetes, incluindo a morte de quatro tripulantes ligados a um palangreiro chinês no Pacífico em meio a condições desumanas, alguns dos quais foram descartados ao mar;¹⁶ um pescador que se afoga enquanto tentava escapar aos abusos a bordo de um navio chinês na Somália;¹⁷ e uma mensagem numa garrafa que desembarcou no Uruguai de pescadores desesperados que estavam a bordo de um navio chinês há dois anos sem desembarcar.¹⁸

O presente relatório contribui para o crescente conjunto de trabalhos que mapeiam a presença onshore e offshore da FPL chinesa a nível mundial, bem como a extensão da pesca INN e os abusos a ela associados. É importante ressaltar que ele também considerará como as manifestações materiais e discursivas do investimento estrangeiro da China por meio de sua Iniciativa Cinturão e Rota (BRI) permitem e interagem com a presença e o comportamento da frota. O relatório justapõe narrativas que prometem benefícios mútuos e desenvolvimento sustentável com a extração muitas vezes insustentável e ilegal de recursos marinhos, com grande custo para as comunidades costeiras, tripulantes vulneráveis e ecossistemas marinhos vitais.

O foco geográfico do relatório é o SOI, centrando-se nos estados costeiros das Comores, Quênia, Madagáscar, Maurícias, Moçambique, Seicheles e Tanzânia, bem como nas águas fora da jurisdição nacional. As águas do SOI são quase sem paralelo em termos de biodiversidade marinha, proporcionando meios de subsistência para milhões de pessoas.¹⁹ Tanto os pescadores artesanais como os navios industriais visam uma série de espécies, incluindo muitas delas consideradas de elevado valor económico nos mercados internacionais, como o atum, os caranguejos, os camarões e os polvos. No entanto, está a tornar-se claro que os impactos da pesca ilegal, da sobrepesca e da degradação climática ameaçam o bem-estar deste frágil ecossistema e de todos aqueles que dele dependem.²⁰ À medida que a região procura capitalizar ainda mais a prosperidade que os oceanos oferecem, existe uma clara necessidade de compreender melhor até que ponto a FPL chinesa e a sua propensão para práticas ilegais constituem uma ameaça a uma economia azul equitativa, legal e sustentável.

O relatório está estruturado da seguinte forma:

A secção 2 descreve a metodologia da investigação.

A secção 3 apresenta um resumo da dinâmica das pescarias regionais no SOI, incluindo as principais espécies-alvo e o seu estado. **A secção 4** mapeia a atual presença da FPL da China na região, descrevendo quantos navios de propriedade chinesa estão a operar na região, tanto para frotas atuneiras como não atuneiras. **A Secção 5** apresenta uma visão geral dos investimentos em terra em infraestruturas de pesca no contexto do investimento chinês mais alargado na economia azul do SOI e dos discursos associados.

A secção 6 aborda a pesca INN e as violações dos

direitos humanos relacionadas com a frota, bem como as estruturas empresariais dessas frotas associadas ao maior número de casos de pesca INN/direitos humanos. Essa secção inclui dois estudos de caso baseados em entrevistas com membros da tripulação, detalhando as suas experiências a bordo da frota atuneira da China e da frota não atuneira, respectivamente. **A secção 7** analisa as potenciais cadeias de abastecimento das frotas associadas à pesca INN e às violações dos direitos humanos, ligando-as aos principais mercados mundiais de produtos do mar. **A secção 8** conclui o relatório, formulando uma série de recomendações aos estados costeiros, aos estados de pavilhão, aos estados de mercado, aos estados portuários, ao governo chinês e à Comissão do Atum do Oceano Índico (IOTC).

2. Metodologia

Este relatório detalha tanto a presença da FPL chinesa no SOI (centrando-se nos navios que se acredita estarem autorizados a operar na região em 2023), como os casos suspeitos e/ou confirmados de pesca INN e violações dos direitos humanos associados a navios chineses nos últimos anos (entre 2017 e 2023). Para este relatório, um caso refere-se a um evento ou série de eventos que envolvem uma embarcação específica, e dentro desse "caso" pode haver várias infrações. Por exemplo, se um navio fosse detido pelas autoridades responsáveis pela pesca e acusado e/ou sancionado por remoção das barbatanas de tubarões, pesca sem licença válida e utilização de artes proibidas, tal seria assinalado como um caso e como três infrações distintas.

Esta secção do relatório fornece informações sobre o âmbito geográfico do estudo e uma breve panorâmica dos métodos de coleta de dados, com uma metodologia detalhada que figura no **apêndice 1**.

2.1 Âmbito geográfico do estudo

A área de estudo para este relatório são as águas que se enquadram nas subáreas FAO 51.6 a 51.8 e na parte sul da subárea 51.5 (até ao Equador),²¹ incluindo as zonas económicas exclusivas (ZEE) de sete Estados costeiros: Comores, Quênia, Madagáscar, Maurícias, Moçambique, Seicheles e Tanzânia (**Imagem 1**). Apesar de serem Estados costeiros, a França, a Somália e a África do Sul não foram consideradas Estados de interesse para efeitos do presente relatório, uma vez que as suas ZEEs estão localizadas maioritariamente fora do SOI. No entanto, a atividade dos navios foi investigada em toda a área de estudo, incluindo nas porções das ZEE sul-africanas, francesas e somalis que estão incluídas na mesma. Uma camada vetorial foi gerada com o software GIS (QGIS v. 3.34) para permitir análises espaciais da área.

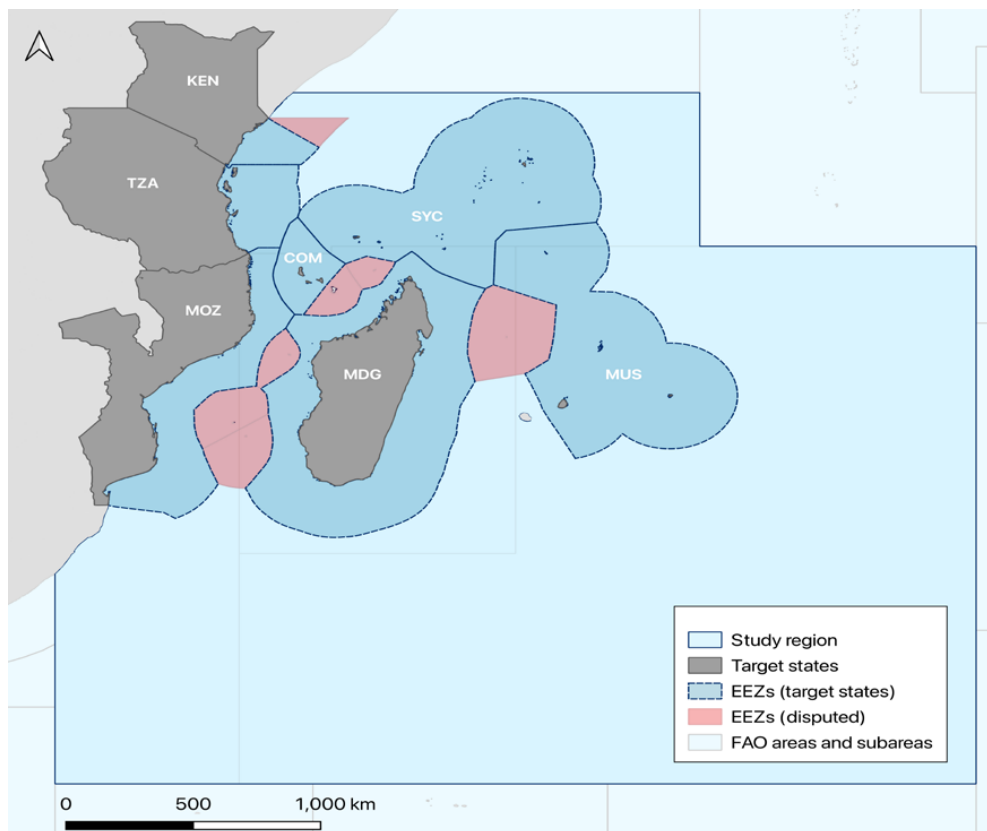


Imagem 1 - Área de estudo do projeto. As zonas marítimas e delimitações marítimas retratadas na imagem são meramente ilustrativas

2.2 Métodos de coleta de dados

Foram recolhidos e analisados dados primários e secundários para melhor compreender a presença e os comportamentos da FPL chinesa no SOI. Os dados primários envolveram entrevistas semiestruturadas com pescadores indonésios ($n = 28$) e filipinos ($n = 16$) que trabalharam a bordo de atuneiros palangreiros chineses no SOI, bem como com pescadores moçambicanos ($n = 16$) que trabalharam a bordo de navios chineses não atuneiros, predominantemente arrastões, em Moçambique. Estas entrevistas foram utilizadas para recolher informações detalhadas sobre a pesca ilegal, violações dos direitos humanos, processos de recrutamento, condições de vida e de trabalho, informações sobre navios e áreas de operação. Foram também realizadas entrevistas semi-estruturadas com pescadores artesanais ($n = 7$) e processadores de peixe ($n = 5$) em duas comunidades piscatórias moçambicanas. Os tópicos para entrevistas comunitárias incluíram interações entre pescadores de pequena escala e embarcações industriais, mudanças nas práticas de pesca e processamento de peixe (incluindo o acesso ao peixe) e os impactos da pesca industrial nas comunidades costeiras e meios de subsistência.

Os dados secundários foram obtidos a partir de uma variedade de fontes em cinco línguas (inglês, francês, mandarim, português e suaíli). Isto incluiu relatórios dos meios de comunicação social e das ONG, conjuntos de dados publicados pelo Ministério da Agricultura e Assuntos Rurais da China (MARA), listas de licenças costeiras dos países do SOI, o "Registo de Navios Autorizados" da IOTC e bases de dados como a Base de Dados de Empréstimos Chineses a África,²² a Base de Dados de Energia Global da China,²³ dados coligidos pela Iniciativa de Investigação SAIS China África (SAIS-CARI),²⁴ a Base de Dados de Financiamento do Desenvolvimento Ultramarino da China²⁵ e o website da AidData²⁶. Foram também analisados dados de satélite através das plataformas de localização de navios online Global Fishing Watch (GFW) e Starboard, com base na análise de dados do Sistema de Identificação Automática (AIS, por sua sigla em inglês).²⁷ Isto permite o rastreio da localização, velocidade e comportamento dos navios, bem como a identificação de suspeitas de transbordos no mar e visitas aos portos.

3. Dinâmica regional das pescas do SOI e sua importância para a economia azul

O início do conceito de economia azul, conforme seu uso neste relatório, é atribuído às reuniões da Rio+20 realizadas em 2012 - amplamente utilizadas na época por pequenos estados insulares em referência ao papel do oceano no crescimento sustentável.²⁸ O Banco Mundial afirma que a economia azul "procura promover o crescimento económico, a inclusão social e a preservação ou melhoria dos meios de subsistência, assegurando ao mesmo tempo a sustentabilidade ambiental dos oceanos e das zonas costeiras",²⁹ o que reflete um objetivo normativo mais amplo de que as iniciativas da economia azul contribuem para, ou, pelo menos, não denigrirem o bem-estar socioeconómico e ecológico. No entanto, existem utilizações divergentes e, por vezes, concorrentes do termo, algumas das quais, por exemplo, se centram na capitalização e na acumulação e outras nos meios de subsistência e na equidade.³⁰ Daí resultou uma compreensão por vezes pouco clara do conceito, com um vasto leque de atividades e políticas a recair agora sob a égide da economia azul, em alguns casos relacionadas com indústrias extrativas que constituem uma séria ameaça à saúde dos oceanos e dos meios de subsistência costeiros.

Na região SOI, a indústria pesqueira é um pilar integral da economia azul e, mais amplamente, de profunda importância para as comunidades costeiras que dependem do oceano há gerações. A região SOI é um hotspot mundialmente reconhecido de endemismo - espécies que não se encontram em nenhum outro lugar - e biodiversidade geral, ao mesmo tempo em que apoia altos níveis de diversidade de recifes de coral.³¹ Estima-se que, na região mais ampla do Oceano Índico Ocidental (OIO), o número total de espécies marinhas seja potencialmente superior a 20.000.³² No entanto, a estabilidade desta riqueza de vida excepcional está a ser ameaçada pela sobreexploração (especialmente pela sobrepesca e pela pesca INN), pela degradação dos habitats e pelo aquecimento global.³³

Desde a década de 1980, a produção de capturas marinhas nas águas da OIO tem aumentado constantemente, representando 7% das capturas mundiais em 2020.³⁴ A região mais vasta do Oceano Índico é o local da segunda maior pesca de atum do mundo, responsável por 22% das capturas comerciais.³⁵ Embora os desembarques estejam a diminuir ou a estabilizar na maioria das regiões do mundo, eles estão a aumentar no Oceano Índico - embora se considere que quantidades significativas destas capturas atingem níveis biologicamente insustentáveis.³⁶ Na OIO, a produção média em 2016 foi 13,9% maior do que a produção média entre 2005 e 2014.³⁷ Com uma capacidade de 120.000 toneladas/ano, Porto Luís (Maurícia) é alegadamente o mais importante porto de desembarque e processamento de atum na região, seguido por Vitória (Seicheles), com 100.000 toneladas/ano, e Antsiranana (Madagáscar), com 36.000 toneladas/ano.³⁸

A região acolhe uma série de frotas, incluindo navios industriais e semi-industriais (ambos frequentemente propriedade de interesses estrangeiros) e uma frota significativa de pequena escala. Ao contrário de outras regiões marinhas, a frota da pequena pesca contribui significativamente para o esforço de pesca global, representando 56% das capturas.³⁹ A frota da pequena pesca é responsável pela maior proporção das capturas médias anuais de atum (56%), incluindo 93% das capturas de atum nerítico e 27% das capturas de atum tropical (albacora, gaiado, patudo).^{40,41} No entanto, a principal captura dos pescadores artesanais e de subsistência é predominantemente constituída por moluscos e pequenos peixes pelágicos.^{42,43} Das capturas em pequena escala nos sete países-alvo, 42% destinam-se ao consumo pessoal e a venda de peixe representa cerca de 32% do rendimento das famílias piscatórias na região.⁴⁴

As capturas de atum e espécies afins no Oceano Índico mantiveram-se estáveis em cerca de 1,6 a 1,8 milhões de toneladas desde 2012.⁴⁵ Existem várias espécies de atum presentes em toda a região que são visadas pelos pescadores industriais, uma vez que migram entre

o alto mar e diferentes ZEE, principalmente o atum voador (*Thunnus alalunga*), o patudo (*T. obesus*), o gaiado (*Katsuwonus pelamis*) e o albacora (*T. albacares*).⁴⁶ O atum albacora é considerado sobreexplorado pela IOTC desde 2008, tendo sofrido um colapso populacional em 2010 e novamente em 2015. Entre 2015 e 2019, 37% das capturas de albacora foram compostas por juvenis e 53,7% ficaram abaixo do comprimento ideal.⁴⁷ Em 2020, as capturas de atum albacora no Oceano Índico excederam os níveis sustentáveis em 32%, provocando um declínio contínuo da população.⁴⁸ Em 2018 e 2019, a captura de gaiado no Oceano Índico também foi superior ao limite estabelecido pela regra de controlo da captura da unidade populacional.⁴⁹ As principais populações de peixes da região mostraram sinais de que, na melhor das hipóteses,

foram pescadas até ao nível máximo sustentável, com a avaliação da FAO de 2019 a estimar que 37,5% das populações de peixes avaliadas na OIO foram pescadas a níveis biologicamente insustentáveis.⁵⁰

Os peixes e crustáceos demersais (como o camarão) constituem o grupo de pesca costeira e continental mais importante para os subsectores artesanal, semi-industrial e industrial. O camarão Penaeidae é a principal fonte de receitas de exportação na OIO e as unidades populacionais mostram sinais claros de sobrepesca.⁵¹ As unidades populacionais de pepino-do-mar são também consideradas sobreexploradas, ligadas em parte à procura da China.

O colapso da pesca do pepino-do-mar em Madagáscar

Os pepinos-do-mar, uma classe de invertebrados marinhos relacionados com ouriços-do-mar e estrelas-do-mar, desempenham uma função essencial de ciclagem de nutrientes nos ecossistemas marinhos tropicais.⁵² Eles também são uma iguaria da culinária do leste asiático, e a crescente demanda do consumidor levou ao rápido desenvolvimento da pesca de pepino-do-mar orientada para a exportação em todo o Indo-Pacífico.⁵³ A China é, sem dúvida, o maior consumidor e importador (via Hong Kong) de pepinos-do-mar. Entre 2018 e 2022, a China e Hong Kong relataram importar uma média de 12.185 toneladas de pepinos-do-mar por ano, avaliadas em US\$ 297 milhões.⁵⁴ Madagáscar é o principal fornecedor de pepinos-do-mar da China/Hong Kong do SOI, com um total de 268 toneladas, avaliadas em 9,4 milhões de dólares, alegadamente importadas do país durante o mesmo período.⁵⁵

A procura de pepinos-do-mar levou a níveis insustentáveis de exploração em toda a região, sendo a maioria das pescarias de pepinos-do-mar agora considerada sobreexplorada ou esgotada.⁵⁶ Várias espécies encontradas no SOI estão ameaçadas pela exploração comercial⁵⁷ e sujeitas a restrições comerciais ao abrigo da Convenção sobre o Comércio Internacional das Espécies de Fauna e Flora Selvagens Ameaçadas de Extinção (CITES, por sua sigla em inglês).⁵⁸

Em Madagáscar, o colapso da pesca dos pepinos-do-mar está a levar os pescadores locais a aventurarem-se em águas mais profundas e a utilizarem equipamento SCUBA para apanhar pepinos do mar ilegalmente, excedendo frequentemente os limites de segurança e arriscando as suas vidas por um rendimento modesto.⁵⁹ Em algumas áreas, as mortes relacionadas com práticas de mergulho inseguras entre os pescadores de pepino-do-mar são frequentes.⁶⁰ As operações ilegais de captura de pepino-do-mar envolvendo frotas bem organizadas de navios artesanais e semi-industriais, alegadamente financiadas por patrocinadores chineses, estão a ocorrer fora das águas malgaxes na ZEE dos estados vizinhos.⁶¹ Em fevereiro de 2024, cinco cidadãos chineses foram detidos pelas autoridades malgaxes em relação a uma operação ilegal nas águas das Seicheles.⁶²

A falta de transparência, a fraca regulamentação e aplicação da lei e a cumplicidade de funcionários locais corruptos estão a permitir ainda mais a pilhagem das populações cada vez menores de pepino-do-mar de Madagáscar.⁶³ Embora as autoridades malgaxes tenham promulgado regulamentos que proíbem temporariamente a colheita e o comércio de pepino-do-mar para proteger as populações ameaçadas,⁶⁴ de acordo com fontes locais, "estrangeiros, nomeadamente asiáticos" da indústria do pepino-do-mar estão protegidos por funcionários de alto nível e continuaram a operar em violação dos regulamentos.⁶⁵

Embora os projetos de maricultura de pepino-do-mar tenham sido incentivados nos últimos anos como uma alternativa à captura de pesca, o desenvolvimento de explorações aquícolas privadas também restringiu o acesso das comunidades locais aos recursos marinhos costeiros, aumentando as tensões. Moradores acusados de caça furtiva em currais de pepino-do-mar foram submetidos a atos de violência, incluindo assassinatos por segurança.⁶⁶

O colapso da pesca do pepino marinho de Madagáscar, impulsionado principalmente pela procura por parte de consumidores estrangeiros aparentemente pouco preocupados com a sustentabilidade ambiental⁶⁷ e apoiado por intervenientes estrangeiros no país, exemplifica os padrões de extração de recursos e de pesca INN observados em toda a região.

O sistema de exploração oceânica atual, em especial na pesca do atum e do camarão, na região privilegia grandemente a pesca industrial em grande escala, muitas vezes FPL, e é atormentada pela pesca INN. Um relatório de 2023 da WWF conclui que a pesca INN de espécies de camarão e atum no SOI resultou em até US\$ 142,8 milhões de renda potencial perdida da região a cada ano entre 2015 e 2021.⁶⁸ Entre 2016 e 2021, cerca de 36 % de todo o esforço de pesca foi potencialmente de pesca INN. No que se refere ao esforço de pesca do atum, este valor é de 48,7%.⁶⁹



4. Mapeando a FPL da China no SOI

No total, a EJF identificou 138 navios da FPL chinesa que se acredita terem sido autorizados a operar no SOI em 2023. Para efeitos do presente relatório, serão analisados em duas categorias: a frota atuneira (que inclui os navios de pesca que exercem a pesca dirigida ao atum e espécies afins, e os navios de carga refrigerada, ou “refrigeradores”) e a frota não atuneira (que inclui navios de pesca costeira, como os arrastões e os navios que utilizam redes de emalhar), que operam nas ZEEs dos Estados costeiros. As frotas serão analisadas separadamente devido às diferentes geografias e quadros institucionais em que operam, estando os atuneiros sujeitos à supervisão de uma RFMO, bem como os estados costeiros em que operam, pescando frequentemente em águas consideravelmente mais profundas do que os atuneiros que operam predominantemente em zonas costeiras e que permanecem no mar por períodos muito mais longos. Como tal, observa-se que a natureza da pesca INN e as violações dos direitos humanos podem variar consoante o tipo de arte.

4.1 A dinâmica da frota atuneira chinesa no SOI

A EJF identificou um total de 95 navios chineses que visam atum e espécies afins no SOI, todos arvorando pavilhão da China e utilizando artes de palangre. Além disso, há quatro refrigeradores de propriedade chinesa operando na região, presumivelmente coletando peixes e apoiando a frota de palangre. Todos os quatro refrigeradores operam sob a bandeira do Panamá, um registro aberto conhecido e um país que recebeu seu segundo 'cartão amarelo' em 2019 como parte do esquema de cartões da UE.⁷⁰ O mais recente envolvimento do Panamá no regime de cardagem, que corre o risco de ser identificado como um país não cooperante na luta contra a pesca INN pela UE, deveu-se, em parte, a “graves deficiências em termos de controlo, nomeadamente sobre as atividades de pesca e atividades conexas dos navios que arvoram pavilhão do Panamá”.⁷¹

Em 2022, a captura de atum no Oceano Índico pela China foi de 7.491 toneladas de atum albacora e patudo e 5.930 toneladas de atum voador. Trata-se de uma captura



relativamente modesta em comparação com outras FPLs importantes na região. Por exemplo, as frotas de cercadores com rede de cerco com retenida da UE teriam capturado 107.742 toneladas só de atum albacora e patudo no Oceano Índico nesse ano.^{72,73} Foi atribuída à China uma quota de 10.557 toneladas de atum albacora para 2024,⁷⁴ embora esta quota incluía a detida por Taiwan, que historicamente tem direito a uma parte maior.

Os dados publicamente disponíveis mais recentes (2019) sugerem que a cobertura de observadores da China da sua frota de palangreiros é de 6,88%,⁷⁵ ligeiramente acima dos 5% exigidos pela IOTC.⁷⁶ Em um relatório de implementação mais recente apresentado à IOTC em 2023, a China relatou quatro observadores em toda a frota em 2021, sem cobertura percentual fornecida.⁷⁷ A cobertura de observadores exigida foi criticada por ONGs por ser muito baixa, que recomendaram que a IOTC aumentasse

gradualmente a cobertura para 20% até 2025 e melhorasse os padrões programáticos e técnicos de monitoramento eletrônico para navios sob sua jurisdição.⁷⁸

Os atuneiros chineses pescam predominantemente no alto mar do SOI, sendo a ZEE da Tanzânia a única exceção. Com base na análise AIS dos últimos anos, os navios chineses estão presentes na Tanzânia aproximadamente entre o início de novembro e o final de janeiro. De acordo com documentos disponíveis no site da IOTC, o Governo da Tanzânia informou o licenciamento de 30 navios de bandeira chinesa entre setembro de 2022 e agosto de 2023, em um acordo com a Associação de Pesca Ultramarina da China (COFA).⁷⁹ Fontes dos meios de comunicação da Tanzânia sugerem que estas 30 licenças, juntamente com 15 concedidas a uma operação de pesca espanhola, valem coletivamente 2,13 milhões de dólares.⁸⁰

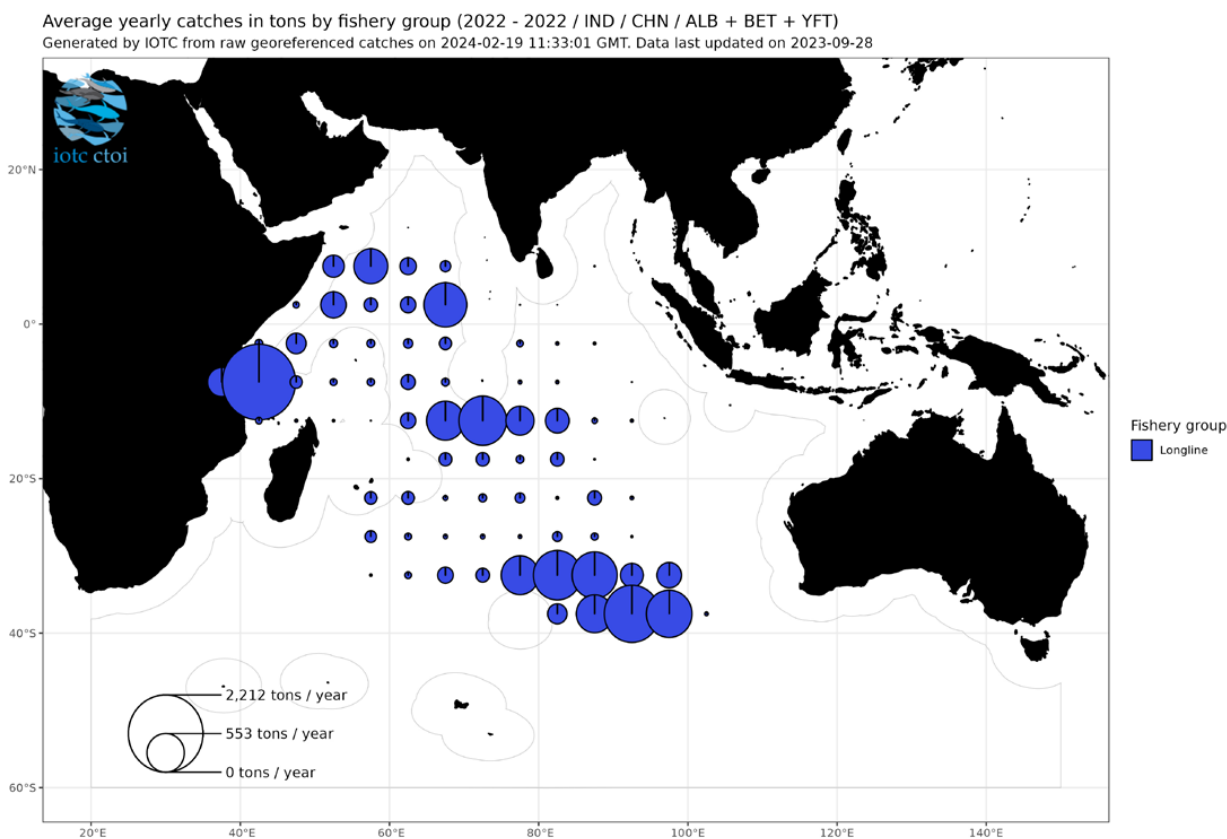


Imagem 2 - Capturas georreferenciadas de atum voador, patudo e albacora, comunicadas pela China à IOTC para 2022.⁸¹

Porto Luís, nas Maurícias, é o principal porto visitado pela frota chinesa de palangreiros e, mais amplamente, um destino de desembarque popular para as frotas de palangreiros na região, com mais de 900 visitas por ano de navios de pesca estrangeiros.^{82,83} Nota-se que a Maurícia é parte no Acordo sobre Medidas do Estado do Porto destinadas a prevenir, impedir e eliminar a pesca INN (PSMA), um tratado juridicamente vinculativo inédito que visa impedir a entrada de peixe capturado na pesca INN nos mercados através do reforço dos controlos portuários e do controlo dos navios de pesca estrangeiros.⁸⁴

A frota chinesa de palangreiros está fortemente dependente do transbordo no mar, com 12,079 toneladas de atum voador, patudo e albacora transferidas coletivamente para os refrigeradores em 2022⁸⁵ - constituindo 90% das capturas registadas destas espécies. Este modelo operacional tem se tornado cada vez mais popular na IOTC, com 1,677 transbordos registados em 2022 - o maior número até o momento, e mais do que o dobro do número de 2015.⁸⁶ A China foi responsável por 20% destes transbordos, com Taiwan a representar de longe a maior parte (64%). O transbordo no mar permite que os navios evitem os controlos portuários, branqueiem peixe capturado ilegalmente entre capturas legais e, em alguns casos, armadilhem a tripulação no mar durante meses, ou mesmo anos, em condições semelhantes à escravidão moderna.⁸⁷

4.2 A dinâmica da frota chinesa não atuneira no SOI

A EJF identificou um total de 39 navios de pesca chineses que visam espécies diferentes do atum no SOI: 37 arrastões e 2 navios alegadamente pescam com redes de emalhar. Destas embarcações, 20 teriam sido licenciadas para pescar em Moçambique e 19 em Madagáscar.

Madagáscar é a quarta maior ilha do mundo, albergando uma linha costeira de 5,600 km e uma ZEE que se estende por mais de 1.000.000 km².⁸⁸ Embora os seus recursos marinhos significativos sejam uma mais-valia, a dimensão das águas do país cria uma série de desafios complexos de gestão para resolver as questões da sobrepesca e da pesca ilegal, um problema agravado por más decisões de governação das pescas e corrupção.⁸⁹

Um total de 19 navios chineses não atuneiros foram identificados como operando em Madagáscar, todos os quais teriam adotado a bandeira do país anfitrião. Cada embarcação é listada como uma traineira destinada ao camarão costeiro. Estes camarões são intensamente visados e estão a diminuir em menor número, com a pesca industrial predominantemente concentrada na costa ocidental do país. O camarão é apreciado tanto pelos setores industriais e de pequena escala do país, levando a tensões entre os dois, com os pescadores locais denunciando os impactos que a extração excessiva industrial teve no ambiente marinho.⁹⁰ Numa medida para aliviar estas pressões, o Governo de Madagáscar implementou uma proibição total das atividades de arrasto industrial dentro da área costeira de 2 NM em 2021,^{91,92} o que tem sido provisoriamente associado a melhorias no estado da pesca e do ecossistema associado.⁹³

Para operar sob pavilhão malgaxe, um navio de pesca deve ser propriedade de um nacional malgaxe ou de uma empresa com sede em Madagáscar.⁹⁴ Os navios

estrangeiros só podem ser autorizados a pescar nas águas malgaxes no âmbito de um acordo de acesso ou de um acordo de fretamento com um nacional malgaxe, mediante autorização do ministro das pescas.⁹⁵ Eles não têm acesso à pesca do camarão do país, que está reservada aos navios que arvoram pavilhão malgaxe.⁹⁶ As licenças de pesca devem ser recusadas aos navios estrangeiros com antecedentes de pesca INN e aos navios que arvoram pavilhão de um estado incapaz de exercer eficazmente as suas obrigações enquanto estado de pavilhão.⁹⁷ No entanto, as leis que restringem o acesso de navios estrangeiros são rotineiramente contornadas por companhias de pesca controladas por estrangeiros com sede em Madagáscar, permitindo que navios estrangeiros sejam transferidos para pavilhão malgaxe, para operar sob um regime mais permissivo e para ter acesso aos recursos reservados aos navios com pavilhão malgaxe.

15 dos arrastões Chineses identificados como operando em Madagáscar são alegadamente propriedade da Société malgache de pêche SA (também conhecida por "Somapêche"), uma empresa chinesa com sede em Madagáscar. A Somapêche tem 1.200 funcionários no país, exportando camarão para mercados de alto valor, incluindo a UE.⁹⁸ Uma investigação de 2021 levantou preocupações sobre suspeitas de pesca INN por navios pertencentes à empresa, bem como condições de trabalho preocupantes, com funcionários relatando longas horas de trabalho por salários baixos.⁹⁹

A maioria dos acionistas da Somapêche é a Zhongyu Global Seafood, que atualmente gerência a frota dentro do país. A Zhongyu Global Seafood é propriedade das empresas estatais chinesas "China National Fisheries Company (CNFC)" e da "CNFC Overseas Fishery Co. A CNFC foi a primeira FPL estatal da China e tem uma presença global significativa em várias pescarias diferentes. Enquanto organização, são um dos principais infratores da pesca INN,¹⁰⁰ incluindo uma série de infrações em vários países da África Ocidental.¹⁰¹

Pouco se sabe sobre a "Mada Fishery", que consta da lista como proprietária dos restantes quatro arrastões em Madagáscar. Os navios anteriormente associados à empresa (mas aparentemente não licenciados em Madagáscar) eram alegadamente propriedade da Qingdao Kaihang Fisheries Co Ltd. (QKF), com sede na província chinesa de Shandong.¹⁰² De acordo com seu site corporativo, a QKF foi criada em 2013 e realiza "cooperação internacional [...] no Senegal, Gâmbia e outros países africanos".¹⁰³ Pensa-se que os quatro arrastões Mada Fishery eram anteriormente conhecidos como a frota "GORDE",¹⁰⁴ que têm um historial de pesca INN na África Ocidental - embora se diga que a propriedade mudou desde que estas infrações ocorreram.¹⁰⁵

O número de arrastões chineses que operam no país poderia ter sido potencialmente muito superior. Foi

noticiado que em 2018 foi acordado um acordo secreto proposto, mas que acabou por não ser concluído, no valor de 2,7 mil milhões de dólares, que teria permitido o acesso de 330 arrastões chineses às águas de Madagáscar durante 10 anos, aparentemente assinado sem consultar o ministro das Pescas.¹⁰⁶

Quadro 1 - Informações sobre a propriedade dos navios em Madagáscar

Nome da empresa local	Número de navios identificáveis	Entidade controladora chinesa	Estado/privado
Somapêche	15	CNFC/COFC	Estado
Pesca de Mada	4	Desconhecido	Desconhecido

A frota GORDE e a Mada Fishery

Três navios pertencentes à frota chinesa GORDE (GORDE 105/106/107) foram identificados por agentes policiais da Gâmbia e pela ONG Sea Shepherd como praticando pesca INN na Gâmbia, com os três pescando dentro da Zona de Exclusão Costeira (ZEC) do país - uma área reservada aos pescadores artesanais de canoa. Verificou-se igualmente que dois dos navios (GORDE 105 & 107) estavam a “ensacar duplamente” as suas redes de pesca - em que uma rede é colocada dentro da outra para reduzir a seletividade dos lanços e produzir uma captura maior.¹⁰⁷

Provavelmente em resultado de um maior escrutínio, os navios GORDE acabaram por partir da África Ocidental com vista a obter licenças de arrasto em Madagáscar - uma viagem que foi em parte facilitada pela Marinha chinesa.¹⁰⁸ A caminho do país da África Oriental, em maio de 2021, os navios, juntamente com outro navio GORDE (108) e quatro outros arrastões (LU QING XIN YUAN YU 005/006/007/008), fundearam sem autorização nas Seicheles, acabando por ser trazidos para inspeção.¹⁰⁹

Na época, os capitães apresentaram documentos para afirmar que tinham negócios legítimos na região, no entanto, a EJF descobriu que os documentos eram falsificados, levantando dúvidas sobre a verdadeira identidade e intenções das embarcações. Foram levantadas outras dúvidas quando a EJF encontrou uma série de outros sinais de bandeira vermelha indicativos de comportamentos fraudulentos em toda a frota - estes incluem uma série de códigos atribuídos a navios de pesca pelo governo chinês que eram inválidos ou não correspondiam a empresas existentes, e o facto de todos os navios ostentarem números de indicativo de chamada idênticos quando detetados na Gâmbia.¹¹⁰

Acredita-se que os navios GORDE tenham obtido licenças para pescar em águas malgaxes operadas pela Mada Fishery, com vista a começar a pescar em 2022 - apesar das leis que impedem que navios com histórico de pesca INN recebam licenças. Na sequência da pressão exercida por grupos da sociedade civil, incluindo a EJF, os navios foram aparentemente recusados a emitir licenças de pesca,¹¹¹ embora o Ministro das Pescas e da Economia Azul de Madagáscar tenha sugerido numa entrevista ao meio de comunicação *Mongabay* que, se os navios tivessem mudado de nome e de proprietário, poderiam receber licenças, desde que cumprissem a lei.¹¹² Acredita-se agora que os quatro navios possuíam uma licença no país ainda em 2023, ainda operada pela Mada Fishery sob os nomes BAOBAB 105/106/107/108 - embora supostamente sob nova propriedade.¹¹³

Esta frota demonstra eficazmente o comportamento dinâmico e deliberadamente evasivo dos operadores ilegais que viajam, sempre que necessário, através de vastas áreas do oceano em busca de ganhos financeiros. Do mesmo modo, mostram os benefícios e a necessidade de comunicações transfronteiriças e interações, bem como um esforço mais amplo de transparência em torno da propriedade e da história dos navios. Ao complementarem as informações recolhidas pelo Estado e a capacidade de aplicação da lei, as ONG puderam prestar assistência na deteção e prevenção da pesca INN, fechando gradualmente o cerco contra uma frota claramente determinada a operar à margem da lei.

Em **Moçambique**, a pesca industrial está largamente concentrada na região do Banco de Sofala, que é considerada a zona pesqueira mais produtiva do país, a par da Baía de Maputo.¹¹⁴ As águas da margem apresentam uma série de condições que a tornam atraente tanto para os pescadores artesanais como industriais, incluindo correntes oceânicas mais fracas, uma ampla plataforma continental e uma série de estuários e deltas que servem como férteis locais de reprodução para uma variedade de peixes e crustáceos.¹¹⁵ Os navios chineses operam predominantemente a partir de Quelimane e da segunda maior cidade de Moçambique, a Beira, que fica no meio da vasta costa moçambicana de 2.700 km - a terceira maior do Oceano Índico.¹¹⁶

As licenças de pesca nas águas moçambicanas são concedidas ao abrigo dos requisitos estabelecidos no Decreto n.º 74/2017 que 'aprova o Regulamento de Concessão de Direitos de Pesca e Licenciamento de Pesca (alterado em 2018)'.¹¹⁷ Existem quatro níveis de taxa de licença: navio moçambicano com porto base moçambicano, navio moçambicano com porto base estrangeiro, navio estrangeiro com porto base moçambicano e navio estrangeiro com porto base estrangeiro, com taxas tendendo a ser atualizadas anualmente, por decreto ministerial.¹¹⁸ Nos termos do artigo 120.º, n.º 4, do Decreto n.º 89/2020 que aprova o Regulamento das Pescas Marítimas (REPMAR), os navios de pesca que tenham constado das listas de navios INN nacionais ou da RFMO estão proibidos de arvorar pavilhão moçambicano.¹¹⁹ O governo moçambicano aumentou significativamente os custos das taxas de licença

estrangeira em 2018 (em quase 100 vezes), de modo a incentivar os estrangeiros a entrar em joint ventures com entidades moçambicanas. Como resultado, a grande maioria dos navios estrangeiros procura agora pescar em Moçambique como parte de joint ventures que são maioritariamente propriedade moçambicana, a fim de beneficiar de taxas de licença mais baratas.¹²⁰

Um total de pelo menos 20 navios chineses não atuneiros foram identificados como operando em Moçambique, 10 dos quais acredita-se que arvoreem pavilhão da China, enquanto os outros 10 navios teriam adotado o pavilhão de Moçambique. Estes navios visam uma série de espécies, incluindo pequenos pelágicos, camarões de profundidade e camarões de águas pouco profundas. Os navios que visam o camarão de águas rasas, a principal pesca de exportação do país, operam nas costas próximas entre 3 e 12 milhas náuticas, enquanto os que visam o camarão de águas profundas, bem como outras espécies, como lagostas e lagostins, operam fora das águas territoriais de 12 milhas náuticas do país.¹²¹

17 navios industriais de propriedade chinesa apareceram nas listas de licenças de pesca da Administração Nacional das Pescas (ADNAP) em 2023,¹²² uma queda acentuada em relação aos 65 barcos chineses que detinham licenças industriais em 2019.¹²³ Entrevistas com ex-tripulantes realizadas por investigadores da EJF na Beira em janeiro de 2024 revelaram uma variedade de razões para esta redução no número. Isso incluiu a falência da empresa, como no caso da empresa chinesa Min Yu Pescas, bem como frotas supostamente sendo



transferidas para águas de outras nações, como no caso de navios de propriedade da Ocean Rich Pelagic Moçambique, que partiram para a Costa do Marfim em 2021. Ambos os tipos de partida parecem sugerir uma diminuição da rentabilidade das operações de pesca nas águas moçambicanas, uma vez que as populações de peixes diminuíram após anos de sobrepesca e destruição do habitat por embarcações industriais.¹²⁴

Embora o número de navios de propriedade chinesa que figuram nas listas de licenças moçambicanas tenha aparentemente diminuído, acredita-se que outros navios chineses estão a operar em águas moçambicanas sem licenças, ou sem que essas licenças sejam publicamente declaradas nas listas oficiais. Num relatório de 2023 sobre o declínio das condições da pesca moçambicana, o Centro de Integridade Pública (CIP) declarou que as empresas pesqueiras chinesas têm vindo a realizar "um assalto às águas moçambicanas" com a cumplicidade da elite política moçambicana, e que "a maioria das empresas chinesas não consta das listas oficiais [de licenças]".¹²⁵ O CIP estima que cerca de 60 navios chineses sem licenças declaradas publicamente chegaram às águas moçambicanas entre 2017 e 2018, uma vez que o interesse chinês teria passado da exportação ilegal de madeira moçambicana para a pesca.¹²⁶ Estas licenças clandestinas eram normalmente concedidas a empresas chinesas "sem demora"¹²⁷ e sem o conhecimento da Comissão de Administração das Pescas (CAP) do país, um órgão consultivo da ADNAP composto por operadores governamentais e industriais que é responsável pela gestão das pescas e pela preservação dos recursos.¹²⁸

As empresas pesqueiras chinesas também parecem ter recebido licenças de pesca de empresas de fachada com ligações aos mais altos escalões do governo moçambicano. A Motil Moçambique Lda., empresa registada em maio de 2017 e pertencente a Florindo Nyusi, filho do atual Presidente moçambicano, Filipe Nyusi, obteve licenças de pesca que permitem a captura de camarões (120 toneladas), lagostim (30 toneladas), caranguejo (30 toneladas), peixe (30 toneladas), cefalópodes (24 toneladas) e lagosta (24 toneladas), apesar de parecer não ser proprietária de navios de pesca.¹²⁹ Estas licenças foram transferidas para a Nanjing Runyang Fishing Corporation, uma empresa de propriedade chinesa, em junho de 2017 – apenas um mês depois de a Motil Moçambique ter sido registada.¹³⁰ Embora as condições em que esta transferência foi feita permaneçam pouco claras, a EJJ observa que o artigo 44.º da lei das pescas de Moçambique estabelece como princípio claro que as licenças de pesca não podem ser transferidas.¹³¹

A partir de 2023, acredita-se que existam quatro empresas de pesca distintas de propriedade chinesa operando navios na ZEE moçambicana, das quais três – Fu Yue Pescas, Guangdong Xiesheng e Krustamoz – declararam publicamente licenças. A outra empresa ativa – a Shenzhen Shuiwan Pelagic Fisheries – foi

identificada através de dados do governo chinês, dados AIS e testemunhos de antigos membros da tripulação recolhidos pelos investigadores da EJJ na cidade da Beira. No total, estas quatro empresas operaram pelo menos 20 navios de pesca em águas moçambicanas, dos quais 10 são, em última análise, propriedade da CNFC, uma empresa estatal chinesa.

Em número de navios, a Krustamoz foi a maior empresa pesqueira chinesa em Moçambique em 2023, com um total de 10 barcos. Todos estes barcos são arrastões que visam camarões de águas profundas ou de águas rasas, e estão listados como tendo Quelimane, na província da Zambézia, como porto base. A Krustamoz é uma subsidiária da estatal CNFC, e foi comprada da empresa pesqueira espanhola Grupo Amasua em 2012, a fim de expandir a presença da CNFC na região, dada a sua operação semelhante existente em Madagáscar (Somapêche).¹³²

De acordo com as listas oficiais, Guangdong Xiesheng (GX) foi a segunda maior empresa a operar embarcações industriais em águas moçambicanas em 2023, com cinco embarcações – todas arrastões – detentoras de licenças. Acredita-se que apenas quatro dessas embarcações estejam ativas, embora todas as cinco estejam baseadas na Beira. A GX é propriedade privada de quatro cidadãos chineses, um dos quais é também o Presidente da Câmara de Comércio de Pescas de Guangdong. A empresa opera historicamente na Tailândia e na Malásia, tendo recebido a sua primeira licença para pescar em águas moçambicanas em abril de 2020, de acordo com dados do MARA, com uma frota dos seus navios a chegar em agosto do mesmo ano.

O documento da campanha de pesca de 2023 da ADNAP mostra que a empresa 'Fu Yue Pescas' (FYP) detém licenças de pesca no país para dois arrastões da sua frota ZHONG TAI: ZHONG TAI 8 e 9. A FYP detém licenças moçambicanas desde, pelo menos, 2021, e é alegadamente detida maioritariamente pela Guangdong Zhongtai Senda Fisheries, Co., Ltd, (por sua vez integralmente detida pelo Guoyue Group¹³³), que detém uma participação de 60% no negócio.¹³⁴ Guodi Yan, um cidadão chinês que detém os restantes 40%, foi também o fundador da Min Yu Pescas, que,¹³⁵ de acordo com testemunhos da tripulação, se acredita estar agora falida. Imagens captadas pela EJJ perto do porto da Beira em janeiro de 2024 mostram evidências de que mais quatro arrastões que provavelmente são propriedade da FYP estão atualmente presentes em águas moçambicanas, apesar de não constarem da lista da ADNAP. No entanto, estas imagens mostram que estavam ancorados e, como tal, não é claro se estão a pescar ativamente. Publicações nas redes sociais de tripulantes indonésios localizam um desses navios adicionais - ZHONG TAI 10 - no Porto da Beira em 2019.

Os impactos da FPL da China nas comunidades costeiras em Moçambique

Dois terços da população moçambicana residem ao longo da costa do país, que se estende por mais de 2.500 km.¹³⁶ A quarta maior de África, esta costa dá origem a uma área marítima de cerca de 587.000 km², incluindo tanto as águas territoriais de Moçambique como a sua ZEE.¹³⁷ As pescas de Moçambique são de grande importância nacional, fornecendo tanto uma importante fonte de alimento como atuando como um importante gerador de empregos rurais.¹³⁸ Cerca de 20% da população costeira depende da pesca de Moçambique para a geração de rendimento e segurança alimentar.¹³⁹

As pescas de Moçambique são fiscalizadas pelo Ministério do Mar, Águas Interiores e Pescas (MIMAIP), tendo representado aproximadamente 10,3% do PIB nacional em 2017.¹⁴⁰ A pesca artesanal representa a grande maioria das capturas nacionais, tendo a produção total anual de pescado em 2022, segundo o MIMAIP, atingido 455.544 toneladas, das quais 95,6% são artesanais e apenas 4,4% industrial ou semi-industrial.¹⁴¹ No entanto, as capturas industriais são quase certamente subnotificadas.¹⁴²

Estas pescarias estão ameaçadas: as unidades populacionais de peixes de Moçambique têm estado em declínio nas últimas décadas.¹⁴³ Estima-se que as capturas artesanais globais no país tenham diminuído quase 30% nos últimos 25 anos,¹⁴⁴ deixando os pescadores locais de pequena escala com dificuldades para ganhar a vida. Entre os principais fatores desta diminuição contam-se a capacidade excessiva das frotas industriais¹⁴⁵ e a pesca INN generalizada nas águas moçambicanas.¹⁴⁶ Esta última continua a ser uma questão crítica para o país, que se estima perder até 70 milhões de dólares por ano com esta prática.¹⁴⁷ Os navios de propriedade chinesa têm sido apontados como os principais responsáveis pelos abusos da pesca INN no país.¹⁴⁸

A investigação e o trabalho de investigação realizados pela EJV encontraram provas de navios de propriedade chinesa envolvidos numa variedade de práticas de pesca INN nas águas moçambicanas. Entre outras infrações, verificou-se que estes barcos pescavam regularmente a menos de 12 milhas náuticas da costa,¹⁴⁹ o que é proibido pela legislação moçambicana (ver **secção 6.3**).¹⁵⁰ Verificou-se mesmo que essas embarcações pescavam e camarão a menos de três milhas náuticas da costa, em zonas reservadas aos pescadores artesanais,¹⁵¹ bem como dentro de Áreas Marinhas Protegidas (AMPs). Além disso, um relatório do Centro de Integridade Pública (CIP), uma ONG moçambicana, encontrou provas de arrastões chineses a destruir recifes de coral ao largo da costa de Inhambane.¹⁵²

"Temos um problema com a pesca ilegal. Tem sido tão frequente [...] o governo não consegue controlá-lo."

Entrevistas realizadas pela EJV com pescadores artesanais dentro e em torno da grande cidade portuária da Beira em janeiro de 2024 revelaram que estas incursões na ZEC moçambicana estão a ter impactos diretos nas comunidades piscatórias costeiras. Um pescador, que também é líder do Conselho Comunitário de Pesca (CCP) local, afirmou ter testemunhado um navio industrial chinês entrar na ZEE e lançar ao mar uma grande quantidade de capturas acessórias mortas. Outro pescador desta mesma comunidade descreveu tal acontecimento em várias ocasiões, relatando que em cada ocasião os peixes mortos e apodrecidos faziam com que os peixes vivos deixassem a área, reduzindo drasticamente a sua captura.

"Toda a praia estava cheia de peixes mortos. [...] A forma chinesa de trabalhar deixa a nossa terra sem nada."

Os entrevistados também relataram ter entrado em conflito direto com barcos chineses. Um pescador relatou que um navio chinês rasgou sua rede enquanto ancorava em águas reservadas a pescadores artesanais:

"Rasgaram a minha rede enquanto pescavam e jogaram fora peixes mais pequenos. Eles pegavam muitos peixes pequenos e jogavam fora o pequeno peixe Mapape. Só levavam o peixe que queriam. Eles rasgaram minha rede de 300 metros e nem me pagaram nada [pelos danos]. Eu não podia fazer nada, só voltar para casa e procurar algum dinheiro para poder comprar algum material para consertar minha rede."

Outro pescador de pequena escala afirmou que os pescadores artesanais têm sido rotineiramente perseguidos por navios chineses dentro da ZEC:

"Normalmente, evitamos esses barcos [arrastões industriais chineses] porque sempre que estamos no mar eles se aproximam de nós [...] quando nos veem, somos nós que fugimos deles, não eles de nós, porque sabemos que podem danificar o nosso equipamento."

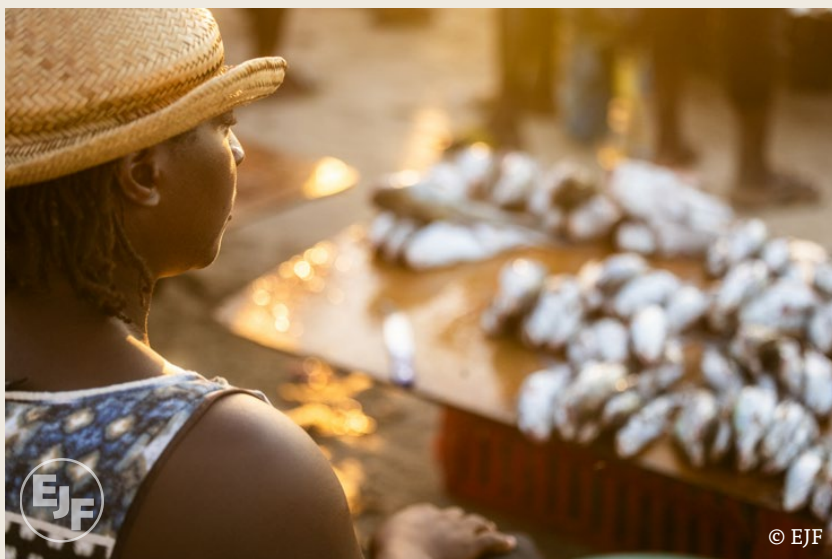
Estas alegações de conflito com navios industriais chineses são corroboradas por provas recolhidas durante entrevistas com antigos membros da tripulação. Nove entrevistados relataram incursões na ZEC, sendo que cinco desses indivíduos descreveram interações entre suas embarcações e embarcações artesanais. Quatro membros da tripulação alegaram ter testemunhado as suas embarcações destruírem redes de pescadores artesanais.

As entrevistas com a tripulação revelaram igualmente a utilização de redes extrafinas ilegais adicionais por navios industriais chineses, o que levou à captura de peixes muito pequenos e de espécies não autorizadas (ver **secção 6.3**). Muitos dos pescadores artesanais entrevistados pela EJF também se referiram a navios chineses que perturbam o ciclo reprodutivo das populações de peixes capturando juvenis abaixo dos limites mínimos de tamanho permitidos e pescando espécies fora das permitidas nos termos das suas licenças:

"Uma das razões para o declínio da produção [...] são os pescadores chineses. [Eles] obtêm uma licença para pescar apenas um tipo específico [de peixe], mas quando lá chegam, pescam para tipos diferentes. [...] Eles pegam Malola, Mapula, Mapape [...] está tudo lá nos congeladores. Nossa própria comunidade vai e compra deles. Mas Malola não deveria ser capturada pela pesca industrial, nunca ouvimos falar disso, mas está acontecendo agora, hoje."

Os pescadores sublinharam os impactos negativos para as suas comunidades decorrentes deste tipo de pesca INN por navios chineses, salientando o impacto negativo nas populações de peixes da sua região, em particular das espécies como Mapape e Malola, que são frequentemente visadas por embarcações artesanais. Vários entrevistados referiram que se tornou cada vez mais difícil capturar peixe suficiente para sustentar os seus meios de subsistência e preocuparam-se com a capacidade das gerações futuras de satisfazerem as suas necessidades:

"Antes de eles [os navios chineses] virem para cá, nós pegávamos peixe suficiente aqui jogando nossa rede apenas 3 vezes. Mas agora para você pegar peixe suficiente, você precisa passar o dia no mar. Sentimo-nos magoados porque aquele peixe era suposto ser não só para nós, mas para os nossos filhos. [...] Estão a destruir a produção futura."

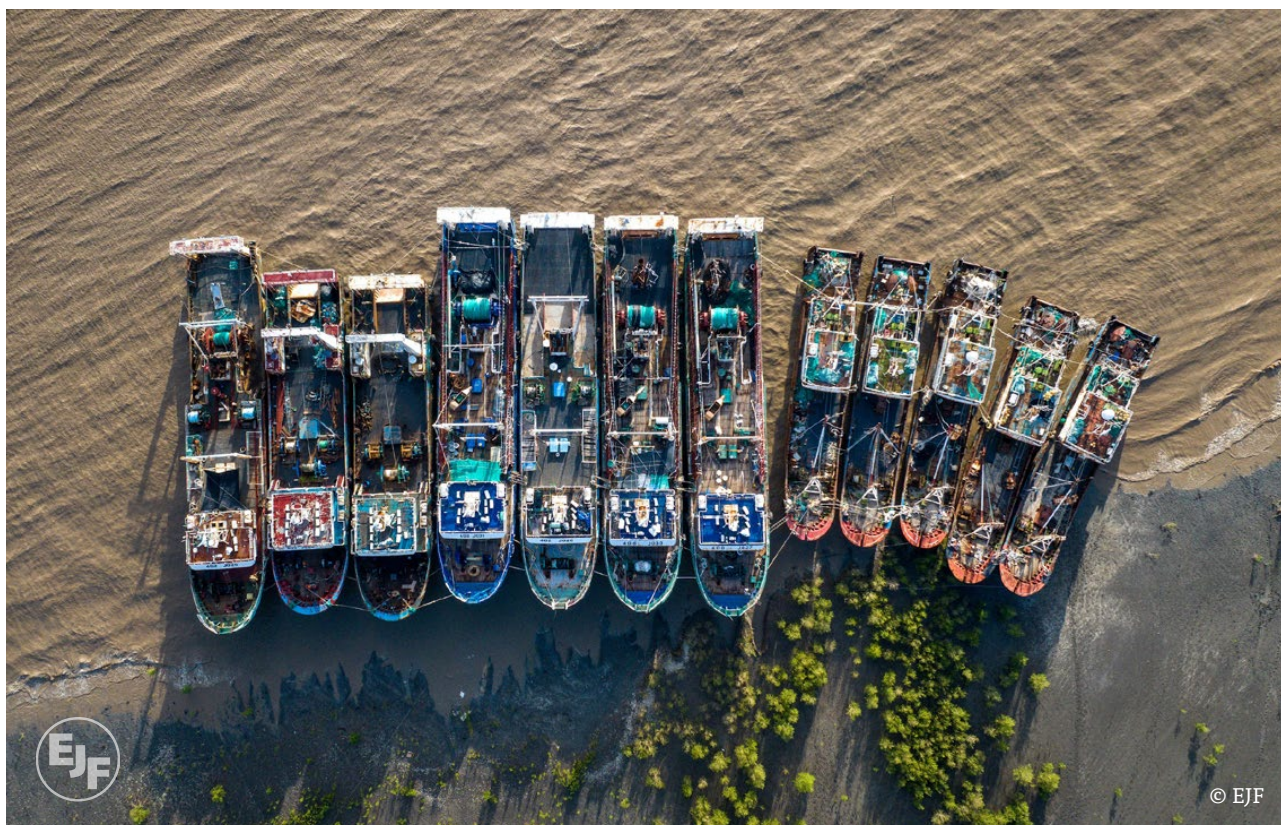


Apesar de não constar das listas de licenças industriais da ADNAP, acredita-se que a Shenzhen Shuiwan Pelagic Fisheries (SSPF) também tenha detido uma licença para pescar na ZEE moçambicana em 2023. A SSPF é totalmente detida pela Guangdong Shunxin Sea Fishery Group Co., Ltd., que também tem operações na Malásia e no Irão.¹⁵³ Vários navios da frota ZHONG YANG da SSPF estão presentes em Moçambique desde, pelo menos, 2018, de acordo com testemunhos recolhidos junto de antigos membros da tripulação. Pelo menos três embarcações que se acredita estarem

associadas à empresa estiveram ativas em águas moçambicanas durante 2023, de acordo com dados da AIS. Os dados do MARA e do GFW sugerem que um destes navios é um arrastão, enquanto os restantes dois navios são redes de emalhar. Além disso, as provas fotográficas recolhidas pelos investigadores da EJF em janeiro de 2024 parecem mostrar um total de cinco navios com redes de emalhar pertencentes à SSPF estacionados no Porto da Beira. No entanto, todos os navios estavam fundeados, não deixando claro se estão a pescar ativamente nas águas do país.

Quadro 2 - Informação sobre a propriedade dos navios em Moçambique (2023)

Nome da empresa	Número de navios identificáveis	Entidade controladora chinesa	Estado/privado
Krustamoz, Lda.	10	Companhia Nacional de Pesca da China (CNFC)	Estado
Guangdong Xiesheng Overseas Fisheries Co, Lda.	5	Guangdong Xiesheng	Privado
Shenzhen Shuiwan Pelagic Fisheries Co. Ltd.	3	Guangdong Shunxin Sea Fishery Group Co. Ltd.	Privado
Fu Yue Pescas, Lda.	2	Guangdong Zhongtai Senda Fisheries	Privado



5. Presença chinesa em terra no SOI

A presença e os comportamentos dos navios da FPL chinesa nas águas do SOI podem ser melhor compreendidos quando considerados dentro da economia política mais ampla da região e do envolvimento da China nela. Os fluxos financeiros, o (des)equilíbrio de poder, o investimento material e os discursos que os acompanham são considerações vitais quando se analisa a sustentabilidade da extração de recursos, tanto terrestres como marinhos. Esta secção do relatório começará por fornecer uma breve panorâmica da escala, natureza e impactos da Iniciativa Cinturão e Rota (BRI), antes de se concentrar no SOI – prestando especial atenção aos investimentos e discursos que acompanham um crescente interesse regional e internacional na economia azul.

Esta secção baseia-se predominantemente em fontes secundárias, incluindo meios de comunicação social internacionais e regionais, grupos da sociedade civil e fontes oficiais do governo. Reconhece-se que veículos de todas as nações podem ser tendenciosos em suas reportagens sobre o envolvimento e as atividades chinesas na região. A variedade de discursos sobre o papel da China na região, refletida neste relatório, destaca a natureza controversa de tais atividades e a necessidade de um escrutínio objetivo.

5.1 Iniciativa chinesa “Cinturão e Rota”

Ao longo da última década, a China empreendeu uma expansão significativa do investimento direto estrangeiro através da iniciativa “Cinturão e Rota”, desenvolvida em 2013 como forma de aumentar a cooperação e a presença no estrangeiro através de projetos de infraestruturas em mais de 150 países.¹⁵⁴ Estimativas dos gastos acumulados do esquema sugerem que esses investimentos podem ser superiores a US\$ 1 trilhão, com US\$ 43 bilhões em acordos assinados no primeiro semestre de 2023, ligados a mais de 100 projetos.¹⁵⁵

Para além dos investimentos materiais, os elementos discursivos dos projetos BRI são um pilar importante na obtenção de legitimidade local e internacional e, ao mesmo tempo, ajudam a alcançar os seus objetivos económicos. A China promove frequentemente uma narrativa vantajosa para ambas as partes, centrada no crescimento “sustentável”,¹⁵⁶ prometendo uma série de benefícios socioeconómicos e ecológicos tanto para a China como para o país de acolhimento. Na realidade, no entanto, as comunidades locais muitas vezes obtêm apenas benefícios diretos limitados, se houver, dos projetos, e há muitos casos de deslocamento de comunidades locais, agitação social e degradação ambiental associados aos projetos da BRI.¹⁵⁷ Estes são fatores que provavelmente contribuem para uma queda na taxa de aprovação de Pequim no Sul Global - caindo de 56% em 2019 para 40% em 2021.¹⁵⁸

Os empréstimos chineses associados à BRI têm sido criticados pela sua opacidade e taxas de juro relativamente elevadas.¹⁵⁹ Além disso, destinam-se em grande parte a nações com as quais a China mantém relações comerciais ao abrigo da iniciativa “Cinturão e Rota”, tendo um estudo concluído que o Banco Popular da China concedeu 170 mil milhões de dólares em apoio à liquidez a países em estado agudo de dívida, visando quase exclusivamente os devedores envolvidos na iniciativa “Cinturão e Rota”.¹⁶⁰ Esta dinâmica levanta questões claras quando se considera que os países altamente endividados podem sentir-se obrigados a permitir que os empreendimentos empresariais chineses acedam aos recursos, mesmo quando a sua extração pode afetar gravemente as comunidades e/ou o ambiente.

A opacidade que caracteriza muitos investimentos na BRI pode servir como um ambiente propício à corrupção. Esta é uma das principais questões de governação associadas a uma série de investimentos chineses, ou acordos comerciais no Sul Global - com um estudo a concluir que 35% dos projetos de infraestruturas chineses podem estar ligados a corrupção e outros escândalos, como a degradação ambiental e abusos laborais.¹⁶¹ Foi o que se viu, por exemplo, na pesca de arrasto no Gana, em que tripulações de navios industriais relataram que os funcionários do porto, da marinha e outros associados à identificação e prevenção da pesca INN eram rotineiramente subornados por capitães chineses - aparentemente para permitir a pesca INN.¹⁶²

Relevante para este relatório, a China gastou enormes somas de dinheiro em infraestruturas marítimas e de pesca, incluindo portos, frotas pesqueiras e fábricas de processamento de pescado, como parte da “Rota Marítima da Seda do Século 21”, um componente central da iniciativa “Cinturão e Rota”. Estimativas sugerem que houve quase US\$ 30 bilhões em projetos portuários financiados pela China entre 2000 e 2021, resultando em 78 portos construídos ou expandidos em países de baixa e média renda.¹⁶³

Isso reflete a importância mais ampla dada pela China ao poder marítimo, com o presidente Xi Jinping afirmando que “uma potência económica deve ser uma potência marítima e uma potência naval”.¹⁶⁴ O 14.º Plano Quinquenal da China, adotado em 2020, define objetivos fundamentais no domínio da economia marítima, incluindo “desenvolver parcerias azuis com outros países”, “promover a construção de uma ordem marítima internacional justa e equitativa e de uma comunidade marítima com um futuro partilhado” e “garantir um ambiente ecológico marinho sustentável”.¹⁶⁵

Os investimentos no domínio marítimo e das pescas servem uma multiplicidade de propósitos, incluindo a melhoria da segurança alimentar da China, um maior acesso logístico aos recursos e um aumento do poder e da influência em áreas geopoliticamente importantes.¹⁶⁶

Além disso, as despesas com infraestruturas podem permitir a aquisição de licenças e autorizações de acesso a recursos, o que constitui uma estratégia ativa do governo chinês. Por exemplo, um documento de estratégia chinês de 2017 sobre a sua indústria de FPL encorajou as empresas chinesas de águas distantes a utilizar o investimento e a construção de portos/bases para obter acesso à pesca em países estrangeiros.¹⁶⁷

Embora esses investimentos possam ser considerados oportunidades para os países colherem melhor os benefícios da economia azul, a medida em que esses benefícios são sentidos de forma mais ampla pelas comunidades varia. Por exemplo, é provável que o investimento Chinês em infraestruturas de pesca esteja associado a um afluxo de navios de pesca - em muitos casos, criando encargos sobre recursos localmente importantes com impactos negativos nos meios de subsistência costeiros.¹⁶⁸ Da mesma forma, esses investimentos também tem sido associados a um aumento das práticas de pesca INN, uma vez que as bases de pesca chinesas criam "cadeias de abastecimento de marisco em circuito fechado que protegem as saídas de recursos marinhos do olhar do Estado",¹⁶⁹ em alguns casos criando "zonas de comércio livre" que essencialmente lhes permitem operar fora do controlo do Estado costeiro.¹⁷⁰

5.2 O investimento da China na economia azul do SOI e narrativas associadas

As relações diplomáticas entre a China e os países do SOI são de longa data, com laços políticos profundos que continuam a ser fortalecidos até hoje. Por exemplo, a China foi o primeiro país a reconhecer as Comores como uma nação independente,¹⁷¹ e foi vista como uma influência fundamental na assinatura da Declaração de Aruxa pela Tanzânia em 1967, que viu o país africano abraçar a política socialista.¹⁷²

Particularmente nos últimos anos, a região tem dependido fortemente do apoio financeiro chinês para financiar projetos de infraestrutura, incluindo ferrovias, estradas, edifícios hospitalares e estádios - na medida em que a BRI foi descrita como "reorganizando o espaço geográfico e político" na região.¹⁷³ O Quênia, por exemplo, devia mais de US\$ 6 bilhões à China em março de 2023, constituindo cerca de 64% de seu estoque atual de dívida bilateral.¹⁷⁴ Isso está em grande parte ligado a um empréstimo de US\$ 3,2 bilhões dos chineses para financiar a Standard Gauge Railway (SGR),¹⁷⁵ um projeto que tem sido alvo de muita controvérsia, incluindo suposta discriminação racial contra quenianos por trabalhadores chineses,¹⁷⁶ acusações de suborno contra cidadãos chineses¹⁷⁷ e preocupações levantadas sobre potenciais impactos sobre uma "ampla gama de ecossistemas ecologicamente frágeis e importantes no país".^{178,179}

Através de esquemas como o BRI, o comércio económico entre as nações do SOI e a China é agora de grande

importância mútua - exemplificado pela assinatura pelas Maurícias do primeiro Acordo de Comércio Livre (ACL) entre um país africano e a China em janeiro de 2021, que um alto membro do Ministério dos Negócios Estrangeiros das Maurícias disse ter levado os "laços especiais dos dois países a novos patamares".¹⁸⁰ Espera-se que iniciativas como o programa "canal verde" da China, a "Exposição Económica e Comercial China-África" e a melhoria da cooperação em matéria de quarentena e inspeção aumentem as exportações agrícolas e outras da região, e do continente africano em geral.¹⁸¹

A economia azul do SOI é claramente de suma importância para a China. O segundo Fórum China-Região do Oceano Índico sobre Cooperação para o Desenvolvimento, em dezembro de 2023, teve como tema "Impulsionar a Economia Azul Sustentável para Construir Juntos uma Comunidade Marítima com um Futuro Partilhado". Falando sobre a importância do evento, um porta-voz da Agência de Cooperação Internacional para o Desenvolvimento da China afirmou: "A China está pronta para compartilhar sua experiência de desenvolvimento com parceiros na região, aprofundar a cooperação prática [...] sobre a Economia Azul e continuar a dar contributos positivos para a cooperação mundial em matéria de desenvolvimento sustentável, incluindo a Economia Azul".¹⁸²

Isto indica um enquadramento muito claro para as atividades da economia azul da China na região - em termos de sustentabilidade ambiental, desenvolvimento económico e ganhos mútuos. Estes princípios fundamentais da política marítima oficial da China são sistematicamente afirmados nos países do SOI por diplomatas chineses para disseminar imagens positivas das relações bilaterais com a China, muitas vezes através de meios de comunicação locais. Por exemplo, um jornal malgaxe reproduziu na íntegra uma declaração em que o embaixador chinês expõe a visão da China para uma "comunidade marítima com um futuro partilhado":

Uma das características mais distintivas da modernização chinesa é a convivência harmoniosa entre os seres humanos e a natureza. Procuramos o desenvolvimento sustentável e a proteção da natureza e dos ecossistemas como a menina dos nossos olhos — um ideal que será justamente cumprido no setor das pescas. [...] Empresas chinesas investiram em Madagáscar, atuando para a promoção do desenvolvimento sustentável da economia marinha de Magalasy. Comprometeram-se também a assumir a sua responsabilidade social de dar contributos positivos à comunidade local através da sua devoção ao bem-estar público.¹⁸³

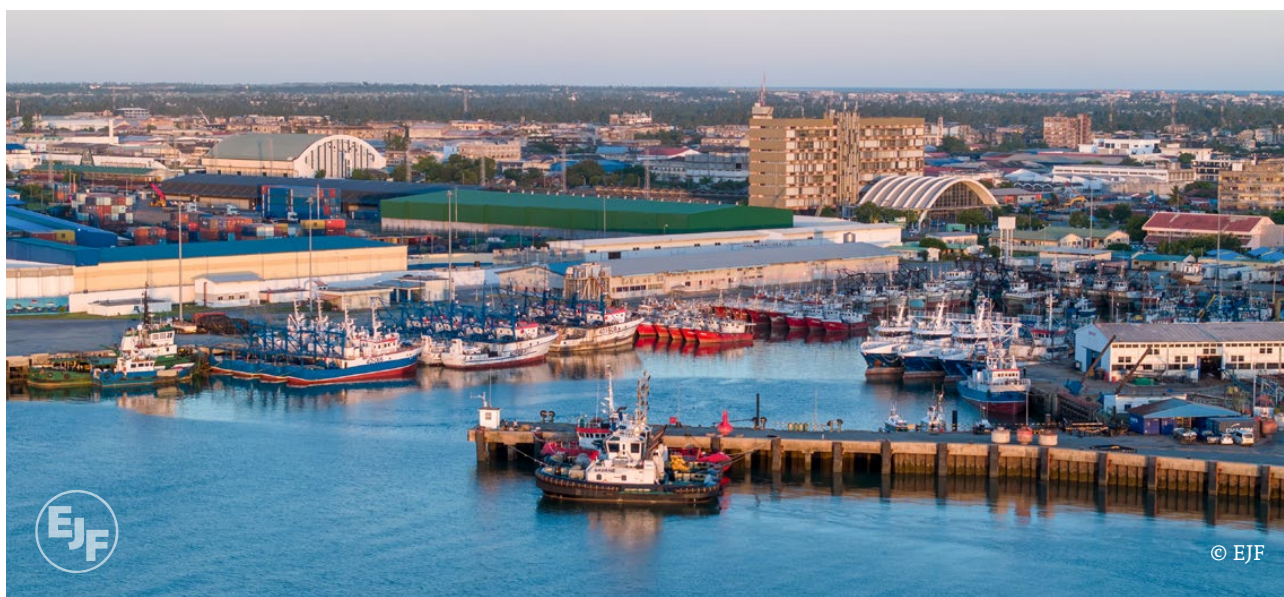
Num artigo publicado em dois grandes jornais da Tanzânia, o embaixador da China afirmou que a cooperação China-África "[quebrou] o obstáculo do desenvolvimento sustentável de África e tornou-se um modelo da Cooperação Sul-Sul" e que "a China está disposta a trabalhar com países africanos, incluindo a Tanzânia, para implementar o conceito de uma comunidade com um futuro partilhado

para a humanidade".¹⁸⁴ Em Moçambique, onde se acredita que a influência da China sobre os meios de comunicação social é notável,¹⁸⁵ os líderes políticos, incluindo o Presidente Nyusi, "alinham-se estreitamente com os pontos de discussão preferidos de Pequim", algo que se "reflete na cobertura amigável da China pelos meios de comunicação pró-governamentais".¹⁸⁶

A adoção da economia azul é claramente de suma importância para os governos do SOI, com ministérios para a economia azul criados em Madagáscar, Maurícias, Seicheles e Tanzânia (Zanzibar). A importância da parceria chinesa na economia azul para os Estados do SOI também é destacada pelas autoridades locais, com todos os sete países foca a citá-la como um domínio chave da cooperação. Por exemplo, refletindo sobre o Fórum China-Região do Oceano Índico sobre Cooperação para o Desenvolvimento, o presidente queniano William Ruto teria afirmado "estamos aqui, portanto, como uma comunidade emergente de nações [...] unidos por valores comuns explícitos e uma aspiração partilhada de abrir os mares da abundância através do investimento na Economia Azul".¹⁸⁷ Da mesma forma, no "Seminário sobre Economia Azul para Zanzibar" em dezembro de 2022, Aboud Jumbe, do Ministério da Economia Azul e Pescas da Tanzânia, com sede em Zanzibar, prometeu "cooperar ainda mais com a China para enfrentar os desafios e oportunidades da economia azul".¹⁸⁸ Além disso, uma publicação em uma conta de mídia social aparentemente administrada por ou em nome do Dr. Jumbe em janeiro de 2024 sugere que seu departamento assinou um memorando de entendimento sobre cooperação de parceria azul com o vice-ministro de Recursos Naturais da China, Sun Shuxien - alegando que fortalecerá ainda mais o mecanismo de cooperação da economia azul dos dois países.¹⁸⁹ Nas Maurícias, o Diretor da Política Comercial sublinhou que a cooperação em matéria de economia azul, uma área prioritária do ACL Maurícia-China, ajudaria a criar "o sistema económico certo" e a "libertar o potencial de desenvolvimento".¹⁹⁰

Embora aparentemente deva crescer, já houve um envolvimento substancial da China na infraestrutura marinha e pesqueira na região, começando pelos portos. Por exemplo, a China Communication Construction Company liderou a construção do Porto de Lamu, no Quênia, como parte do Corredor de Transporte Lamu Port South Sudan - Ethiopia Transport Corridor. Atualmente, o porto está operacional com a construção de 3 dos 23 berços previstos concluída a um custo relatado de US\$ 367 milhões.¹⁹¹ Existem sérias preocupações ambientais em torno do projeto, tanto relacionadas com a sua construção como com os impactos associados à urbanização.¹⁹² A WWF estimou que "mais de 150.000 ha de habitats intactos (principalmente manguezais, florestas, recifes de coral e leitos de ervas marinhas) poderiam ser perdidos" nas proximidades do porto como resultado de sua construção.¹⁹³ Os pescadores da zona de Lamu já se queixaram de uma redução das capturas, que consideram estar diretamente ligada à construção e presença do porto.¹⁹⁴

Em Moçambique, estão concluídos ou em curso projetos de construção e restauro liderados ou financiados pela China nos portos da Beira,¹⁹⁵ Nacala,¹⁹⁶ Maputo¹⁹⁷ e Chongoene.¹⁹⁸ Paralelamente, houve também discussões e uma promessa de financiamento para um porto de águas profundas em Techobanine, como parte de um sistema ferroviário mais amplo entre o Botsuana e o Zimbabué.¹⁹⁹ Depois de o porto de pesca da Beira, um dos mais importantes do país, ter sido severamente danificado por um ciclone no início dos anos 2000, foi alcançado em 2014 um acordo no valor de 120 milhões de dólares com a China para a sua reconstrução e expansão.²⁰⁰ A renovação, que foi realizada pela China Harbour Engineering Company Ltd, foi concluída em 2019.²⁰¹ Em outubro de 2023, um grupo de investidores chineses manifestou interesse em expandir ainda mais sua capacidade, incluindo a construção de dois novos terminais.²⁰² Esta notícia foi divulgada juntamente com a intenção do governo moçambicano de investir 290 milhões de dólares no porto nos próximos 15 anos,





não deixando claro se este plano seria ou não financiado por fundos chineses.²⁰³ Os habitantes locais temem que os empréstimos chineses para grandes projetos tenham um custo mais elevado, incluindo a concessão de licenças de pesca clandestina a navios chineses que não estão declarados nas listas de licenças publicadas.^{204,205} Navios chineses também teriam pescado em períodos de defeso e usado equipamentos de pesca ilegais com a cumplicidade das elites políticas locais.²⁰⁶

Nem todos os investimentos portuários propostos na região foram concluídos. Nas Maurícias, um projeto de porto de pesca perto de Port Louis, concedido em 2015 a um promotor chinês e financiado pelo Banco de Desenvolvimento da China, foi abandonado.²⁰⁷ Do mesmo modo, um acordo de 2013 para a empresa chinesa “Chinese Merchants Holdings International” construir um porto em Bagamoyo, na Tanzânia, não se concretizou até à data. O ambicioso projeto foi avaliado em 10 mil milhões de dólares e procurou transformar o país num importante centro de transporte marítimo e logística através da construção do porto e da zona económica especial associada.²⁰⁸ O adiamento do projeto deveu-se a termos contratuais considerados exploradores, incluindo o pedido de que nenhum outro porto fosse construído na Tanzânia, de Tanga, no norte, a Mtwara, no sul.²⁰⁹ No entanto, o Presidente Suluhu Hassan anunciou planos para relançar o projeto,²¹⁰ embora a extensão em que isso ocorreu ou irá ocorrer permaneça algo incerta.

A China também investiu em infraestruturas de pesca em vários países do SOI. Em Madagáscar, por exemplo, há pelo menos dois entrepostos frigoríficos ligados à empresa chinesa Somapêche.²¹¹ Em Moçambique, a imprensa local sugere que a empresa chinesa ‘Stonechen Commercial’, que opera sob o nome de ‘Produtos de Pesca de Moma’, estava preparada para concluir a construção de uma unidade de

processamento na província moçambicana de Nampula. Diz-se que a instalação processa predominantemente espécies para exportação, incluindo camarão, lagosta e caranguejo, recebendo produtos de embarcações industriais e semi-industriais.²¹² Outra fábrica alegadamente de propriedade chinesa ‘Yinuo, Lda’ está sediada na cidade de Angoche, processando entre 10 e 20 toneladas de peixe por semana no seu pico.²¹³ Foi sugerido que Yinuo está associado à pesca INN, incluindo a pesca acima e fora das quotas atribuídas.²¹⁴ No Quênia, a ‘Jinzai Food Group Company Ltd’ criou em 2023 uma fábrica de processamento de peixe na cidade costeira de Shimoni, operando sob um nome local de Huawen Food (Kenya) Limited e focando no processamento de anchovas.²¹⁵ O peixe processado será enviado para a China e usado para lanches com sabor de peixe, usando anchovas que serão fornecidas por pescadores locais na região.^{216,217}

Por último, os cidadãos chineses e as empresas estabelecidas nos países do SOI desempenham um papel significativo no desenvolvimento e controlo do comércio bilateral com a China. Por exemplo, em Madagáscar, onde 70% das exportações de caranguejo do país se destinam à China,²¹⁸ a indústria exportadora de caranguejo é maioritariamente controlada por um pequeno número de atores chineses, que conseguiram garantir o acesso exclusivo às licenças de exportação em condições opacas (tendo as autoridades governamentais recebido uma proposta de pagamento de 4 milhões de dólares em troca da concessão de licenças de exportação a operadores identificados e excluindo concorrentes²¹⁹),²²⁰ e que se aproveitam do seu monopólio impondo baixos preços de compra aos pescadores.²²¹ Longe da narrativa de um “futuro partilhado” promovida pela China, estas dinâmicas de extração de recursos excluem as comunidades locais dos benefícios da economia azul.

6. Pesca INN e violações dos direitos humanos pela FPL da China no SOI

A seção anterior delineou os elementos materiais e discursivos da BRI, e como ela se relaciona e possibilita a presença da FPL chinesa no SOI. Embora assentes em termos de desenvolvimento sustentável e benefícios coletivos da economia azul para todos, as realidades a bordo de muitos navios na FPL da China estão em contradição direta com estes objetivos declarados, bem como com a aparente abordagem de “tolerância zero” da China em relação à pesca INN.²²² Numerosos estudos associaram a frota a ilegalidades generalizadas e sistemáticas à escala global, prejudicando os ecossistemas marinhos e as comunidades que deles dependem, bem como abusando gravemente dos pescadores a bordo.

Neste estudo, foram identificados 86 casos únicos (relativos a 177 infrações) de pesca INN ou violações dos direitos humanos na região SOI entre 2017 e 2023. Entre os navios para os quais foi possível determinar os tipos de artes, 53 casos (65,4%) ocorreram a bordo de palangreiros, 18 casos (22,5%) de arrastões e 10 casos (12,3%) de cercadores com rede de cerco com retenida. Metade dos casos dizia respeito a navios detidos ou controlados por empresas estatais chinesas ou empresas em que o governo chinês tem um interesse parcial.

A seção seguinte apresenta uma panorâmica das conclusões relacionadas com a pesca INN e as violações dos direitos humanos, tanto através de estudos de casos baseados em entrevistas às tripulações como através de

um resumo do número e da natureza das infrações detetadas associadas tanto às frotas atuneiras como não atuneiras. Os estudos de caso centram-se nos atuneiros que operam predominantemente no alto mar do SOI e da Tanzânia, e nos navios não atuneiros que operam nas águas costeiras de Moçambique, um país que, nos últimos anos, tem visto investimentos significativos por parte da China, tanto onshore quanto offshore.

6.1 Estudo de caso: A experiência da tripulação a bordo da frota atuneira de propriedade chinesa no SOI

Foram realizadas entrevistas semiestruturadas com 44 pescadores, que trabalharam em 27 palangreiros chineses de atum, 24 dos quais se acredita terem estado no SOI em 2023, de acordo com os sinais AIS. Os tripulantes eram da Indonésia (28 entrevistados) e das Filipinas (16 entrevistados) e trabalharam coletivamente nos navios entre julho de 2017 e agosto de 2023 por períodos de tempo variados. Todos os 27 navios estavam supostamente operando dentro e ao redor da área alvo do SOI quando o tripulante entrevistado relatou estar a bordo.

Cada um dos 44 entrevistados teria testemunhado ou experimentado alguma forma de pesca INN e/ou violação dos direitos humanos ou laborais a bordo. O Quadro 3 resume os resultados destas entrevistas, com informações pormenorizadas baseadas nas experiências das tripulações a seguir descritas, categorizadas por alegada infração específica.



Quadro 3 - Resumo das alegadas infrações à pesca INN testemunhadas pela tripulação a bordo de atuneiros chineses no SOI entre 2017 e 2023

Pesca INN / Direitos humanos	Alegada infração à pesca INN/ violação dos direitos humanos	Número de tripulantes	Percentagem do total de tripulantes entrevistados (n=44)
PESCA INN	Remoção das barbatanas dos tubarões	35	79,5%
	Captura e/ou lesão deliberada de megafauna marinha vulnerável	26	59,1%
Violações dos direitos humanos	Violência física	24	54,5%
	Intimidação e ameaças	31	70,5%
	Conservação dos documentos de identidade	33	75,0%
	Engano	41	93,2%
	Condições de vida e de trabalho abusivas	44	100,0%
	Horas extraordinárias excessivas	42	95,5%

Infrações à pesca INN

Remoção das barbatanas dos tubarões

A remoção das barbatanas dos tubarões é uma prática particularmente cruel, em que os tubarões são capturados deliberada ou inadvertidamente, têm as barbatanas removidas e, em seguida, são frequentemente atirados ao mar ainda vivos, condenados a uma morte prolongada. O lucrativo mercado global de barbatanas de tubarão, que são particularmente populares na culinária do Leste e Sudeste Asiático, mas são provenientes de navios de pesca em todo o mundo, é reconhecido como um impulsionador direto da sobrepesca e os tubarões cujas barbatanas são comercializadas internacionalmente estão "desproporcionalmente ameaçados de extinção".²²³

A remoção das barbatanas dos tubarões é explicitamente proibida nas zonas de atividade dos palangreiros chineses no SOI. A disposição 6 dos Regulamentos de Gestão e Desenvolvimento das Pescas do Mar Profundo da Tanzânia de 2021 estabelece que "qualquer navio de pesca na ZEE [...] não podem a) praticar a pesca comercial de tubarões; b) Praticar a remoção das barbatanas dos tubarões durante a pesca", declarando que os operadores "libertem ou mandem libertar qualquer espécie de tubarão capturada o mais rapidamente possível após o tubarão ser trazido ao lado do navio, e fazê-lo de forma a causar o menor dano possível ao tubarão".²²⁴ A Resolução 17/05 da IOTC proíbe também a remoção das barbatanas dos tubarões, declarando que as partes contratantes e as partes não-contratantes cooperantes (PCC) "tomarão as medidas necessárias para exigir que os seus pescadores utilizem integralmente a totalidade das suas capturas de tubarões, com exceção das espécies proibidas pela IOTC". A utilização integral é definida como a retenção pelo navio de pesca de todas as partes do tubarão, exceto a cabeça, as vísceras e as peles, até ao ponto do primeiro desembarque".²²⁵





© EJF

A remoção das barbatanas dos tubarões foi referida por 35 dos 44 (79,5%) tripulantes entrevistados. Do outro lado das embarcações, os tubarões eram sistematicamente aletados, com as barbatanas removidas e os corpos atirados de volta ao oceano. Seriam apanhados regularmente: "era frequentemente levantado"; "muitas vezes"; "centenas"; "numa noite foram trinta no mínimo". Um membro da tripulação descreveu o processo como "sádico", cortando as barbatanas antes de jogar o

tubarão de volta ao oceano para morrer. As barbatanas ficavam escondidas a bordo dos barcos, muitas vezes em compartimentos especiais ou congeladores da tripulação sênior: "[a barbatana] era colocada num congelador separado na [sala] do capitão"; "era óbvio que o escondemos, tínhamos de o manter escondido. Porque quando estávamos a caminho das Maurícias, houve uma inspeção, por isso tivemos de esconder muito bem [...] porque os tubarões são animais protegidos". O quadro 4 contém um resumo das espécies de tubarões que a tripulação comunicou terem sido capturadas.



© EJF

Dois entrevistados (que tinham trabalhado no mesmo navio) mencionaram que, quando operavam na ZEE da Tanzânia, os agentes da lei abordaram o navio para uma inspeção. Quando o capitão viu que as autoridades se aproximavam no seu satélite, ordenou à tripulação que se desfizesse discretamente das barbatanas a bordo: "foi jogado fora, pouco a pouco, antes de a polícia se aproximar da embarcação"; o bosun, o capitão ordenou-nos que o fizéssemos". Cerca de 40 quilos de barbatanas foram atirados. Os mesmos entrevistados descreveram ainda esconder e eliminar luzes artificiais que são usadas para atrair o atum: "depois disso [atirar as barbatanas de tubarão], esconderam as luzes de linha [...] disseram que era proibido e não permitido", "a luz era ilegal [...] alguns foram deitados fora, outros foram cobertos". Três a quatro cestos de luzes artificiais foram relatados nesta embarcação. Isto apesar de a sua utilização ser aparentemente ilegal na lei da Tanzânia, de acordo com o Regulamento 14.1 dos Regulamentos de Gestão e Desenvolvimento das Pescarias em Mar Profundo (2021) (DSFMDR),²²⁶ bem como proibida pela Resolução 16/07 da IOTC, que estabelece que os navios estão "proibidos de utilizar, instalar ou operar luzes artificiais de superfície ou submersas com o objetivo de agregar atum e espécies afins para além das águas territoriais".²²⁷

Quadro 4 - Resumo das espécies de tubarões identificadas pela tripulação como tendo sido alvo de barbatanas a bordo dos navios

Nome da espécie	Classificação da Lista Vermelha da UICN ²²⁸	CITES ²²⁹	Proibições da IOTC
Tubarão-ponta-preta (<i>Carcharhinus limbatus</i>)	Vulneráveis		
Tubarão-de-pontas-brancas (<i>Carcharhinus longimanus</i>)	Criticamente em perigo	Apêndice II	Sim - Resolução 13/06 ²³⁰
Tubarão-Mako (<i>Isurus oxyrinchus</i>)	Em perigo	Apêndice II	
Tubarão-seda (<i>Carcharhinus falciformis</i>)	Vulneráveis	Apêndice II	
Tubarão-tigre (<i>Galeocerdo cuvier</i>)	Quase ameaçado		
Tubarão-azul (<i>Prionace glauca</i>)	Quase ameaçado		
Tubarão-martelo (<i>Sphyrna mokarran</i>)	Criticamente em perigo	Apêndice II	
Tubarão-martelo (<i>Sphyrna lewini</i>)	Criticamente em perigo	Apêndice II	
Thresher pelágico (<i>Alopias pelagicus</i>)	Em perigo	Apêndice II	Sim - Resolução 12/09 ²³¹

Captura e/ou lesão deliberada de megafauna marinha vulnerável

A captura inadvertida de espécies não-alvo é uma externalidade inevitável do sector das pescas, variando em função da localização e dos tipos de artes utilizados pelos navios. Em muitos casos, os navios de pesca capturam organismos marinhos de grande porte e de vida longa, como cetáceos, tartarugas marinhas, golfinhos e tubarões, que se caracterizam geralmente por baixas taxas de crescimento e fertilidade e por uma maturidade tardia, o que dificulta o seu potencial de recuperação e os torna extremamente vulneráveis a reduções populacionais induzidas pelo homem, especialmente quando a dimensão da população é limitada e já está em declínio.²³² Os efeitos da mortalidade por capturas no potencial de recuperação da população variam com a idade dos indivíduos mortos: enquanto o abate de adultos com elevado valor reprodutivo é geralmente considerado mais prejudicial,²³³ se forem capturados demasiados juvenis, a probabilidade de atingir a idade reprodutiva diminui e a capacidade de recuperação da espécie pode ficar gravemente comprometida.²³⁴

Embora as capturas sejam frequentemente acidentais, muitas dessas espécies são mortas e/ou processadas deliberadamente. Como já foi referido, o comércio de barbatanas de tubarão e de carne de tubarão em geral pode ser lucrativo; no entanto, foi documentado como parte desta pesquisa e em outros lugares que muitas vezes

os animais, ou partes do seu corpo, são mantidos como lembranças, usados como isca, consumidos a bordo ou simplesmente mortos por esporte.²³⁵

A captura de uma série de espécies, incluindo falsas-orcas, golfinhos, tartarugas e arraias manta foi relatada por 26 dos 44 (59,1%) tripulantes. Várias embarcações relataram ter capturado e matado arraias-manta: "matamo-las, removemos os intestinos e colocamo-las no congelador", "a arraia-manta [...] foi cortado. Foi libertado [atirado de volta ao mar] novamente [...] provavelmente morre e está com dor", assim como as tartarugas; "nós frequentemente recebemos. Cozinhávamos e processávamos porque o capitão e o bosun gostavam". A captura e o tratamento deliberado a bordo de raias violam diretamente os regulamentos da IOTC, que "proíbem todos os navios que mantêm a bordo, transbordo, desembarcam, armazenam, qualquer parte ou carcaça total de raias mobulídeos capturadas na zona de competência da IOTC" e que determina que todos os navios de pesca comercial "libertem prontamente raias mobulídeas, vivas e ilesas, na medida do possível, logo que sejam vistas na rede, no gancho, ou no convés, e fazê-lo de forma a resultar no menor dano possível aos indivíduos capturados".²³⁶ Da mesma forma com as tartarugas, a Resolução 12/04 da IOTC afirma que "os CPCs exigirão que os pescadores [...] tragam a bordo, se possível, qualquer tartaruga marinha capturada que esteja em coma ou inativa o mais rapidamente possível e promover a sua recuperação, incluindo ajudar na sua reanimação, antes de a devolver em segurança à água".²³⁷



Os regulamentos da IOTC relativos à captura e libertação de cetáceos por palangreiros são limitados, exigindo simplesmente que quaisquer interações sejam registadas pelo capitão. No entanto, o Acordo das Nações Unidas sobre as Ações, do qual a China é signatária, estabelece no artigo 5.º, alínea f), que os Estados devem "minimizar [...] capturas de espécies não-alvo, tanto peixes como espécies não piscícolas [...], em especial espécies ameaçadas".²³⁸ Nos últimos anos, a China introduziu novos regulamentos sobre a conservação da megafauna marinha. De um modo geral, espera-se que os navios da FPL libertem capturas acessórias de mamíferos marinhos de forma adequada, devendo ser mantido um registo pormenorizado das capturas acessórias e da libertação. Além disso, é proibida a retenção, o transbordo e o consumo dos animais a bordo.²³⁹

A captura e abate de cetáceos, especificamente falsas-orcas e golfinhos, era dita ser ordenada pelos capitães, muitas vezes com o objetivo de tirar os dentes do animal: "para a falsa-orca, apenas os dentes eram tirados - a cabeça seria cortada"; "Temos falsa orca. Seu cérebro e coração foram levados, o corpo foi jogado fora. Tiraram-se os dentes para o capitão"; "os dentes eram para o capitão e para todos os chineses"; "nós pegamos os dentes porque estava lindo. Tínhamos muitas mandíbulas de peixes diferentes, incluindo golfinhos e tubarões, fizemos brinquedos com isso".

Um membro da tripulação descreveu o seu remorso de matar golfinhos a bordo: "em vez de os matar instantaneamente, foram torturados. Cortavam-se [...] depois soltavam-se", "no início queriam levar os dentes para colares, para brincos. Mas não morreram. Então, eles foram jogados fora assim, apesar da lesão. Senti pena". O mesmo membro da tripulação descreveu a captura de cerca de dez golfinhos por mês, cinco falsas-orcas e dez tartarugas durante o tempo a bordo. Outro entrevistado

descreve que o capitão ficou "irritado" com os golfinhos e usando uma arma pertencente a um guarda paquistanês, "atirou em todos". O capitão teria vendido os dentes do golfinho e da falsa-orca a embarcações parceiras, ou trocado por álcool: "o capitão trocou dentes das falsas-orcas por álcool de outras embarcações [...] Ele priorizou as bebidas. Bebidas como uísque".



Violações dos direitos humanos

As violações dos direitos humanos descritas na secção seguinte correspondem aos indicadores pertinentes da Organização Internacional do Trabalho (OIT) sobre o trabalho forçado (ver Quadro 5).²⁴⁰ Os indicadores baseiam-se na definição de trabalho forçado especificada na Convenção da OIT sobre Trabalho Forçado, de 1930 (n.º 29), como: "todo o trabalho ou serviço que seja exigido a qualquer pessoa sob a ameaça de qualquer pena e pelo qual essa pessoa não se tenha oferecido voluntariamente". A presença de um único indicador pode, em determinadas circunstâncias, implicar a existência de trabalho forçado. A OIT destacou os pescadores como um grupo particularmente vulnerável ao trabalho forçado, dada a mudança para trabalhadores migrantes com custos relativamente baixos, a falta de formação e de competências linguísticas e a aplicação das normas de segurança e laborais, bem como a natureza remota dos navios de pesca.²⁴¹

Quadro 5 - Indicadores relevantes da OIT sobre o trabalho forçado

Indicador	Definição
Engano	A não entrega do que foi prometido ao trabalhador, verbalmente ou por escrito.
Violência física e sexual	A violência pode incluir forçar os trabalhadores a consumir drogas ou álcool para ter um maior controlo sobre eles. A violência também pode ser usada para forçar um trabalhador a realizar tarefas que não faziam parte do acordo inicial. A violência não é aceitável como medida disciplinar em circunstância alguma.
Intimidação e ameaças	As ameaças comuns usadas contra os trabalhadores incluem denúncia às autoridades de imigração, perda de salários ou acesso à habitação ou à terra, demissão de familiares, agravamento das condições de trabalho ou retirada de "privilégios", como o direito de deixar o local de trabalho.
Retenção de documentos de identificação	A retenção pelo empregador de documentos de identidade ou outros bens pessoais valiosos é um elemento do trabalho forçado se os trabalhadores não puderem aceder a estes artigos a pedido e se sentirem que não podem abandonar o emprego sem correr o risco de perder.
Retenção de salários	Quando os salários são sistemática e deliberadamente retidos como forma de obrigar o trabalhador a permanecer e negar-lhe a oportunidade de mudar de empregador, isso aponta para o trabalho forçado.
Servidão por dívida	Os trabalhadores forçados estão muitas vezes a trabalhar numa tentativa de pagar uma dívida contraída ou, por vezes, mesmo herdada. A dívida pode provir de adiantamentos salariais ou empréstimos para cobrir custos de recrutamento ou transporte ou de despesas diárias ou de emergência, tais como despesas médicas.
Condições de vida e de trabalho abusivas	O trabalho pode ser executado em condições degradantes (humilhantes ou sujas) ou perigosas (difíceis ou perigosas sem equipamento de proteção adequado) e em grave violação da legislação laboral. Os trabalhadores forçados podem também ser sujeitos a condições de vida precárias, obrigados a viver em condições de sobrelotação e insalubridade, sem qualquer privacidade.
Horas de trabalho excessivas	Os trabalhadores forçados podem ser obrigados a trabalhar horas ou dias excessivos para além dos limites prescritos pela legislação nacional ou por convenções coletivas. Podem ser-lhes negadas pausas e dias de folga, tendo de assumir os turnos e o horário de trabalho dos colegas ausentes, ou estando de serviço 24 horas por dia, sete dias por semana.

Violência física

Os quadros regulamentares que orientam as atividades de pesca fazem muitas vezes uma referência limitada, ou nenhuma, aos direitos humanos e às violações laborais que prejudicam o setor. No entanto, é possível encontrar parâmetros de referência para um tratamento adequado no local de trabalho através das convenções pertinentes da OIT, como a Convenção sobre o Trabalho no Setor das Pescas (C188)²⁴² e a Convenção sobre a Violência e o Assédio (C190)²⁴³ – ambas nomeadamente não ratificadas pela China.

A OIT C190 reconhece que "a violência e o assédio no mundo do trabalho podem constituir uma violação ou abuso dos direitos humanos" e são "incompatíveis com o trabalho digno". A Convenção define violência e assédio como "uma série de comportamentos e práticas inaceitáveis, ou suas ameaças, quer se trate de uma ocorrência única ou repetida, que visem, resultem ou sejam suscetíveis de causar danos físicos, psicológicos, sexuais ou económicos".

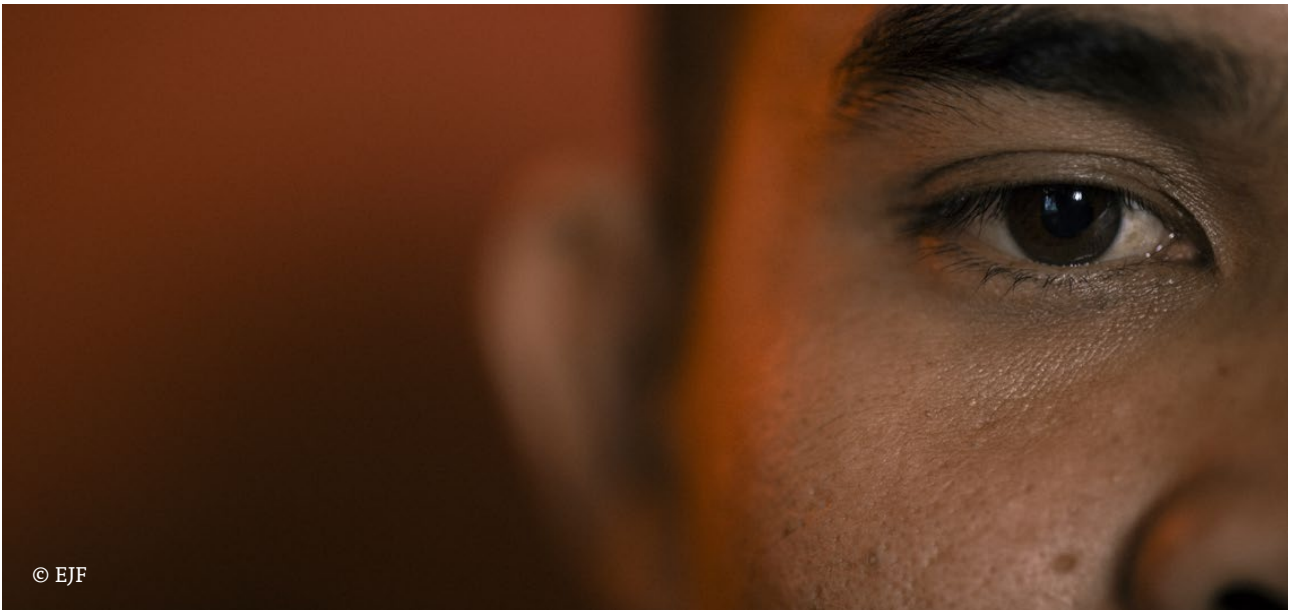
A violência física era frequente nas embarcações, com 24 dos 44 (54,5%) tripulantes entrevistados a atestar a prática a bordo. Os abusos físicos relatados incluíram pancadas, pontapés, socos, bem como o uso de facas e ferramentas de trabalho de metal. Dizia-se muitas vezes que os abusos eram graves: "batia-me com força", "era muito duro e doía", "claro que era duro", bem como muitas vezes: "batia-nos frequentemente", "quatro vezes por semana", "batia-nos sempre que cometíamos erros". Alguns testemunhos falavam de abusos particularmente graves, "ele [o bosun] deu murros e pontapés no sobrinho, e o bosun jogou fora os seus pertences porque adormeceu devido ao cansaço [...] seu sobrinho chegou em casa sem nada, então nós apenas lhe demos nossas roupas"; "o adjunto do capataz pegou numa

faca [...] cortou a tripulação indonésia que tomava banho" e; "O capataz acordou-nos batendo-nos, sem usar alarmes. Doeu. Não nos deram o pequeno-almoço, mas disseram-nos para começarmos a trabalhar imediatamente".

Intimidação e ameaças

Intimidações e ameaças, muitas vezes sob a forma de agressões verbais, foram relatadas por 31 dos 44 (70,5%) entrevistados, e muitas vezes agravaram a violência física, "ele gritou comigo enquanto me batia". Testemunhos em toda a frota mostram membros seniores da tripulação frequentemente se irritando, ameaçando e abusando verbalmente dos membros da tripulação. O "capitão muitas vezes gritava", "o capitão está sempre gritando, irritado, importunando e usando palavras", e frequentemente "estalava", "xingava" e era "cruel". Os membros da tripulação chinesa gritavam ou xingavam, particularmente os pescadores novos e inexperientes, bem como quando pequenos erros eram cometidos, ou quando alguém estava ferido ou cansado. De acordo com os indicadores da OIT, "insultar e minar constantemente os trabalhadores constitui também uma forma de coerção psicológica, destinada a aumentar o seu sentimento de vulnerabilidade".²⁴⁴

Ameaças por parte do capitão e da tripulação sênior em todas as frotas também foram frequentemente relatadas. Foram descritas ameaças de violência física, bem como perda de salários, alimentação e abrigo, muitas vezes referentes à perda de dinheiro de garantia, conforme discutido abaixo.



© EJP

Conservação dos documentos de identidade

Os documentos de identidade foram retidos pelo capitão, tripulação sênior ou agências de recrutamento de 33 dos 44 (75%) entrevistados. Os documentos retidos não eram apenas passaportes, mas também certidões de nascimento, certificados básicos de formação em segurança, livros de família e livros de marinheiros. Alguns tripulantes afirmaram que foram retidos para impedi-los de fugir: *"eles mantiveram porque alguns dos tripulantes, às vezes relutantes, planejavam pular da embarcação"*. Na maioria dos casos, os documentos tinham de ser as cópias originais. Alguns entrevistados só receberam os seus documentos na íntegra meses depois de terem regressado a casa.

Engano

41 dos 44 (93,2%) tripulantes entrevistados relataram ter sido enganados, especificamente no que diz respeito aos salários e pagamentos que recebiam em comparação com os descritos em seus contratos. A grande maioria dos entrevistados referiu salários atrasados, descontados ou, nos piores casos, nunca pagos. Muitos membros da tripulação descreveram como seus salários eram diferentes dos salários declarados no contrato, passando de US\$ 450 por mês para US\$ 350, por exemplo.²⁴⁵ Um entrevistado disse que a *"agência nos enganou"* porque eles foram forçados a assinar um novo contrato com um salário mais baixo quando já tinham embarcado: *"assinamos porque não tínhamos escolha"*. Outro, quando questionado se a agência lhes pagou o valor certo, respondeu: *"Não, não pagaram. A agência só me fez falsas promessas"*.

Deduções salariais também foram relatadas devido a dívida de centenas, se não milhares de dólares por conta do dinheiro da garantia. Os membros da tripulação

foram recrutados em troca de um empréstimo e tiveram de reembolsar as despesas de transporte e de vida diária, incluindo as despesas médicas. Os pescadores têm os seus salários descontados todos os meses, por vezes durante anos, para pagar esta dívida. Por este motivo, a maioria dos pescadores recebia salários inferiores aos estipulados no seu contrato. Se os membros da tripulação não terminassem o seu contrato, mesmo que este fosse involuntário, não lhes era devolvido o dinheiro da garantia. Um entrevistado teve seu dinheiro de garantia tomado, bem como sete meses de descontos salariais, deixando-o com o equivalente a US\$ 38,27 por nove meses de trabalho. Vários entrevistados descreveram sentirem-se humilhados com as suas deduções salariais: *"Senti-me como um mendigo quando regresssei a casa porque não tinha dinheiro nenhum"*.

Os subsídios a bordo também não foram pagos em muitos casos, e o dinheiro que deveria ser pago às famílias foi retido por meses ou anos. Vários entrevistados foram informados de que não poderiam receber seu subsídio mensal de US\$ 50 a bordo até que o barco atracasse, o que, especialmente sob lockdowns da COVID-19, raramente ou nunca aconteceu: *"se atracávamos, eles nos dariam, mas não usamos porque nunca atracamos"*. Os salários que deveriam ser pagos aos membros da família a cada dois meses foram atrasados ou retidos por muitos meses ou até anos. Um entrevistado descreve que, depois de o salário não ter sido enviado para a sua mulher em casa e de esta não poder pedir dinheiro emprestado, teve de se mudar da sua cidade natal e deixar o filho de cinco anos para encontrar trabalho.

Nos piores casos, vários entrevistados relataram nunca ter recebido o pagamento, por vezes devido ao facto de as deduções de dívidas alegadamente excederem o seu salário, bem como não terem descoberto discrepâncias salariais durante meses ou anos, até conseguirem contactar entes queridos. Um membro da tripulação

contou que, depois de não ter conseguido contactar a família durante 10 meses, quando a embarcação finalmente atracou, ele e os amigos ouviram que o salário não tinha sido pago: "trabalharam muito, estavam exaustos, mas não recebiam". Outro contou que "era para ser transferido para a conta dos meus pais, mas eles nunca receberam nada, US\$ 50 de salário a bordo também nunca foi pago". Outro entrevistado afirmou que US\$ 3.253,21 ainda não foram pagos porque "a empresa tinha muitas dívidas [...] o meu e outros salários foram usados para pagar as dívidas".

Cinco entrevistados também afirmaram que trabalhavam em uma embarcação diferente da declarada em seu contrato, um claro indicador de engano. Foi-lhe dito, em chinês, que iria trabalhar num navio diferente, "no início", mas continuou lá durante os dois anos para os quais foi contratado. Outro acreditava que iria trabalhar num navio taiwanês, razão pela qual assinou o contrato, mas acabou por trabalhar num navio de bandeira chinesa: "Lamento trabalhar neste navio [...] Lamento ter entrado na empresa".

Condições de vida e de trabalho abusivas e horários de trabalho excessivos

Verificaram-se más condições de vida e de trabalho a bordo de todas as embarcações, tendo os entrevistados de cada embarcação declarado pelo menos uma infração. Foram descritas condições difíceis em todas as frotas; "foi desumano"; "é classificada como escravidão"; "Senti que fui tratada como uma escrava [...] não estava de acordo com a promessa".

Jornadas de trabalho excessivas foram relatadas ao longo das entrevistas. A OIT C188 descreve as horas mínimas de descanso dos navios de pesca como 10 horas em qualquer período de 24 horas, com 42 dos 44 (95,5%) entrevistados a declararem trabalhar mais do que isso. Tal como acontece com as discrepâncias salariais, os elementos de recrutamento enganador podem ser observados nas condições de trabalho vividas a bordo dos navios. As horas e condições de trabalho muitas vezes diferiam das descritas no contrato, com um entrevistado declarando uma jornada de trabalho contratada de oito horas, mas tendo que trabalhar entre 18 e 22 em média, com três horas para dormir, comer e lavar.

Os membros da tripulação frequentemente detalhavam as horas de trabalho extremas: "[o trabalho] levava cerca de 20 a 22 horas por dia", "nosso trabalho levava 23 horas. Não tínhamos sono e estávamos cansados. Depois de comermos, começámos logo a trabalhar"; "na época alta podíamos trabalhar 30 horas". Eles também relataram tempo limitado para descansar: "só dormimos por uma hora"; "tínhamos apenas uma ou duas horas de descanso"; "Uma vez, o capitão xingou-me por causa do trabalho; Trabalhei 24 horas e depois ele xingou-me". Vários membros da tripulação discutiram a constante falta de descanso de qualidade e o controlo psicológico exercido pelos

tripulantes seniores a bordo: "mesmo que pareçamos descansar, eles vão dar-nos algo para fazer, como consertar as redes, porque não querem que descanse"; "o trabalho não nos deu nenhuma pausa! Durante o tempo em que estive a bordo durante 22 meses, só pude descansar normalmente - sem fazer qualquer trabalho - duas vezes [...] porque o tempo estava tempestuoso". Locais para descanso e sono também foram considerados inadequados. Um entrevistado afirmou: "Eu não consegui um lugar para dormir. Dormi no caminho onde as pessoas andavam de um lado para o outro".

Os membros da tripulação alegaram que as pessoas eram frequentemente mantidas a bordo, apesar dos apelos para voltar para casa, e às vezes ficavam anos sem atracar, restringindo totalmente os movimentos dos tripulantes e exacerbando seu isolamento. Num dos casos, a recusa do capitão em atracar a embarcação foi, em parte, considerada responsável pelo suicídio de um tripulante. Um indivíduo estava numa embarcação que não atracava há dois anos, apesar dos vários pedidos para regressar a casa, e outros teriam sido ameaçados de sanções: "foram ameaçados. Se voltassem para casa, eram ameaçados com uma multa de US\$ 5.000". Trabalhadores norte-coreanos também foram relatados como trabalhando em quatro dos navios, e eles pareciam estar trabalhando nos barcos indefinidamente: "seis coreanos [norte-coreanos] não foram autorizados a ir para casa, embora tenham completado seu contrato de quatro anos. Eles estavam apenas se movendo de um navio para outro". As embarcações não tinham Wi-Fi, ou a tripulação sênior não permitia o acesso dos tripulantes a ele, então eles não podiam entrar em contato com entes queridos durante todo o tempo a bordo. Um entrevistado disse que, se lhes fosse permitido ligar para casa, seriam cobrados US\$ 5 por minuto. Foram retidos documentos pessoais de 33 entrevistados, o que serviu para isolar ainda mais a tripulação e limitar a sua capacidade de se deslocar quando em terra. O isolamento e a restrição de movimentos são reconhecidos pela OIT como indicadores de trabalho forçado.

A OIT C188 afirma que "os alimentos e a água potável devem ser suficientes, tendo em conta o número de pescadores e a duração e natureza da viagem. Além disso, devem ser adequados em termos de valor nutritivo, qualidade, quantidade e variedade". Tal não parece ser o caso a bordo da maioria dos navios em que a tripulação foi entrevistada. Dizia-se que a comida e a água eram inadequadas, e geralmente havia uma diferença notável entre o que a tripulação chinesa comia e bebia em comparação com a outra tripulação. A água seria, na maioria dos casos, água do mar destilada de má qualidade, muitas vezes descolorada, com uma aparência amarela e sabor enferrujado, enquanto o capitão e a tripulação sênior teriam acesso a água mineral engarrafada. A comida era pobre e muitas vezes expirada, e um entrevistado descreveu comer um frango inteiro por uma semana que estava infestado de baratas. Outro disse que a tripulação sênior "nos fez comer como porcos". As necessidades básicas de consumo que deveriam ter sido cobertas foram deixadas para serem

custeadas pela tripulação. Os salários seriam ancorados para alimentos e bebidas básicos a bordo, incluindo água, café e macarrão seco (a OIT C188 destaca que alimentos e bebidas devem ser fornecidos pelo proprietário do navio de pesca sem custos para os pescadores). Um entrevistado descreveu ter seu salário descontado US\$ 5 cada vez que comeram por mais de 15 minutos.

Outras condições a bordo também foram relatadas como extremamente duras. Os membros da tripulação muitas vezes tinham que compartilhar um banheiro com todos os que trabalhavam a bordo, enquanto o capitão tinha o seu. Um entrevistado afirmou que "tivemos que dar bilhetes [numerados] para defecar", e outro disse que o banheiro estava quebrado durante toda a viagem e, portanto, a tripulação teve que defecar do lado do barco. Mais uma vez, esta situação parece ficar aquém das normas enunciadas na norma C188 da OIT, na qual se afirma que os navios com mais de 24 m devem fornecer "pelo menos uma sanita por cada oito pessoas ou menos, sempre que a autoridade competente esteja convencida de que tal é razoável e não causará desconforto aos pescadores". Outro pescador afirmou que não havia casa de banho a bordo e que tiveram de tomar banho de água do mar durante os dois anos de contrato.

Muitos entrevistados também discutiram condições de trabalho perigosas a bordo dos navios, que os indicadores da OIT sugerem que podem ser abrangidas por condições de trabalho abusivas. Luvas, botas e equipamentos de proteção eram muitas vezes velhos e rasgados, se fornecidos, e os substitutos não estavam disponíveis. Muitos sofreram de descamação da pele devido à falta de equipamento de segurança, com um entrevistado a afirmar que estava proibido de usar vestuário de proteção durante os primeiros quatro meses de trabalho.

A medicina também era muito insuficiente, na sua maioria expirada, e rotulada em chinês, uma língua que os membros da tripulação muitas vezes não entendiam. Alguns entrevistados descrevem casos em que foram feridos ou doentes: "eles apenas usam álcool para limpar e costurar sua ferida como anestesia [...] cada picada da agulha, eu sentia. Deram-me medicamentos que não compreendo porque estavam escritos em chinês"; "Não temos escolha [a não ser tomar medicamento vencido] porque não temos medicamento. Se você tiver uma ferida, ela só será limpa; não lhe vão dar medicamentos e, no dia seguinte, não serão limpos".

Foi notificada doença grave em vários vasos. A tripulação aparentemente sofria de uma série de doenças, incluindo hemorroidas, abscessos e descamação da pele, bem como ferimentos por queda a bordo ou por ser atingido por equipamentos. Isto era muitas vezes recebido com raiva ou humilhação em vez de cuidados ou remédios: "em vez de receber tratamento, ele foi repreendido pelo capitão"; "O bosun e o capitão riram-se de mim, mesmo que saia muito sangue. Diziam que, quando eu morrer, vou receber muito dinheiro". Um dos entrevistados descreveu que quando

o seu colega (que já tinha partido a anca) se queixou de trabalho pesado, foi recebido com maus-tratos físicos: "a sua fratura da anca voltou a ser desencadeada e, quando se queixou, o bosun deu-lhe murros e pontapés com um sapato. O meu colega chorava enquanto trabalhava". Foi relatado em várias embarcações que a tripulação era forçada a trabalhar mesmo quando doente: "mesmo que você esteja doente, você não tem opção; você ainda trabalha"; "obrigaram-nos a trabalhar mesmo estando doentes [...] não se importam se estamos doentes porque o que realmente lhes interessa é o dinheiro"; "um dos nossos colegas ficou doente durante quase um mês, mas o capitão não atracou nem o transferiu para que fosse controlado, pelo contrário, continuou obrigado a trabalhar". Os membros da tripulação foram ameaçados de não serem alimentados ou de não serem pagos se não trabalhassem.

Houve mortes a bordo de quatro dos navios, e doenças ou ferimentos graves foram relatados em vários navios. Três das mortes relatadas foram de membros da tripulação e uma foi de um guarda paquistanês a bordo da embarcação para proteger a tripulação da ameaça de pirataria e assalto à mão armada no mar.

Na primeira embarcação, um tripulante teria cometido suicídio. Foi relatado que ele estava alucinado e agindo estranhamente nas semanas que antecederam o incidente: "antes de ficar doente, ele me disse que viu uma bela mulher na casa de máquinas [...] na época, disse que talvez ele tivesse alucinado por causa do cansaço". No período de três semanas que antecedeu a sua morte "falou sozinho, riu-se sozinho, nunca dormiu". Dizia-se que ele estava cada vez mais isolado, mas continuaria trabalhando mesmo sem dormir. Pediu para ir para casa, "mas não foi permitido pelo capitão [...] não lhe era permitido atracar". O resto da tripulação entrou em greve para protestar contra a decisão do capitão de não atracar, em apoio ao colega. Tanto quanto o entrevistado se lembra, o tripulante saltou da embarcação quando estavam no mar há 17 ou 18 meses: "foi intencional. Como se alguém o convidasse".

Acredita-se que os outros dois tripulantes que teriam falecido tenham morrido devido a doença a bordo de suas respectivas embarcações. Um indivíduo foi designado para trabalhar no congelador, mas dizia-se que não era fisicamente forte o suficiente: "O seu corpo estava inchado [...] ele estava morto. A cabeça dele ficou tão grande". Morreu depois de ter sido transferido para outra embarcação da mesma frota. O outro indivíduo que morreu estava aparentemente a trabalhar, apesar dos problemas de saúde, que se deterioraram gradualmente: "estava doente, mas continuava a trabalhar [...] Um dia desmaiou e foi levado para o quarto. No dia seguinte, seus pés já estavam inchados. Um amigo meu que sabia chinês falou com o capitão. O capitão dirigiu-se então para o porto das Seicheles. A embarcação estava a três dias de chegar ao porto, mas não conseguiu".

A quarta morte relatada foi de um guarda paquistanês. Dizia-se que "ele ficou fraco em três dias [...] Depois de uma

semana, ele faleceu", "ele ficou doente por causa da comida, talvez seu corpo estivesse sofrido um choque, então ele parou de comer". A tripulação muçulmana a bordo cuidou do cadáver e orou. A embarcação não teria atracado por mais cinco meses após sua morte.

6.2 Pesca INN e violações dos direitos humanos pela frota atuneira chinesa no SOI 2017-2023

A secção anterior apresentou um estudo de caso pormenorizado sobre a extensão e a natureza da pesca INN e dos abusos a bordo da frota atuneira chinesa no SOI. Para completar estas conclusões, procedeu-se igualmente a uma revisão sistemática da pesca INN e das infrações cometidas pela frota em matéria de direitos humanos. No total, foram identificados 63 casos (correspondentes a 132 infrações suspeitas ou confirmadas) na região SOI. A maioria estava a bordo de palangreiros (53 casos, 84%), seguidos dos cercadores com rede de cerco com retenida (10 casos, 15,9%). 52,4% dos casos ocorreram na ZEE da Tanzânia, enquanto 20,6% desses casos foram encontrados no alto mar do Oceano Índico. As principais infrações cometidas pela frota atuneira são as violações dos direitos humanos

(40 infrações, 30,3%), a não comunicação/declaração de capturas (22 infrações, 16,7%) e 21 infrações (15,9%) de fuga às inspeções e comportamentos não cooperantes, como não permitir o acesso de observadores à ponte, alegadamente para impedir a descoberta de barbatanas de tubarão excessivas a bordo (remoção das barbatanas de tubarão: 21 infrações, 15,9%).

Atualmente, entre os 95 atuneiros autorizados a operar na região SOI, 45 navios (47,3%) estão ligados a casos de pesca INN e/ou violações dos direitos humanos (62 casos, 125 infrações), predominantemente a crimes de remoção das barbatanas de tubarões, violações dos direitos humanos e fuga às inspeções. Além disso, 24% destes navios registram dois ou mais casos de pesca INN ou de violação dos direitos humanos, o que evidencia a capacidade limitada dos Estados de pavilhão, dos Estados costeiros e do porto e das RFMO para identificar a pesca INN e impedir os seus fornecedores de operar na região.

O **Quadro 6** apresenta as estatísticas dos casos de pesca INN ou de violação dos direitos humanos por parte dos principais infratores das frotas chinesas de pesca do atum que ainda estão ativas no SOI em 2023, sendo Shandong Zhonglu e as suas filiais os piores infratores, com 19 casos, num total de 43 casos de pesca INN/direitos humanos.

Quadro 6 - Os 3 principais infratores (frota atuneira) da pesca INN e das violações dos direitos humanos na região SOI que ainda estão ativos em 2023.

	Grupo empresarial	Empresa de pesca	Número de casos de pesca INN / violação dos direitos humanos	Número de infrações relativas à pesca INN / violação dos direitos humanos
1	Shandong Zhonglu	Shandong Zhonglu Haiyan Oceanic Fisheries Co., Ltd.	13	29
		Shandong Zhonglu Oceanic Fisheries Co., Ltd.	6	14
2	Zhejiang Ocean Family	Zhejiang Ocean Family Co., Ltd.	14	30
3	Grupo Nacional de Desenvolvimento Agrícola da China	CNFC Overseas Fisheries Co. Ltd.	3	5

6.3 Estudo de caso: A experiência da tripulação a bordo de arrastões de propriedade chinesa em Moçambique

Em janeiro de 2024, os investigadores da EJF realizaram entrevistas semiestruturadas com 16 cidadãos moçambicanos que trabalhavam em embarcações de pesca industrial de propriedade chinesa que operavam na ZEE moçambicana desde 2018. Todas as entrevistas realizadas tiveram lugar na cidade da Beira, que alberga o segundo maior porto do país e um viveiro histórico da atividade piscatória chinesa e do investimento em infraestruturas. Os 16 indivíduos relataram trabalhar em pelo menos 16 navios distintos para um total de sete empresas de pesca separadas de propriedade chinesa: Dalian Yangming Overseas Fishery (DYOF), Fu Yue Pescas (FYP), Guangdong Shunxin Sea Fishery Group Co (GSSF), Guangdong Xiesheng (GX), Min Yu Pescas (MYP), Ocean Rich Pelagic Moçambique (ORPM) e Sotrabel.

A partir de fevereiro de 2024, apenas as listas completas de licenças de pesca industrial moçambicana para 2019, 2020 e 2023 estão disponíveis publicamente online através

do site da ADNAP.²⁴⁶ Seis das sete empresas de pesca de propriedade chinesa que empregaram os indivíduos entrevistados apareceram em pelo menos uma dessas listas, com duas – FYP e GX – continuando a deter licenças ativas em 2023. A GSSF não consta de nenhuma lista de licenças online, o que pode constituir mais uma prova da presença de navios de pesca chineses nas águas territoriais moçambicanas sem licenças declaradas publicamente. A par da informação recolhida através de entrevistas, a presença da empresa em águas moçambicanas é corroborada por dados do governo chinês que mostram autorização da MARA para o negócio pescar em águas moçambicanas em 2019 e 2020.

As 16 entrevistas conduzidas pelo pessoal da EJF revelam provas generalizadas de pesca INN na ZEE moçambicana, bem como de violações dos direitos humanos – incluindo violência física – que teriam ocorrido a bordo destes navios. A natureza e a frequência das infrações comunicadas pela tripulação entrevistada são resumidas no **Quadro 7** infra. As violações dos direitos humanos descritas correspondem aos indicadores relevantes da OIT sobre trabalho forçado.²⁴⁷ Todos os crimes comunicados teriam ocorrido na ZEE moçambicana.



Quadro 7 - Resumo das alegadas infrações à pesca INN e violações dos direitos humanos testemunhadas pela tripulação a bordo de navios de pesca de propriedade chinesa que operaram em Moçambique entre 2017 e 2023

Pesca INN/direitos humanos	Alegada infração à pesca INN/violação dos direitos humanos	Número de tripulantes	Porcentagem do total de tripulantes entrevistados (n = 16)
Pesca INN	Pesca em zonas proibidas	9	56%
	Captura e/ou lesão deliberada de megafauna marinha vulnerável	8	50%
	Remoção das barbatanas dos tubarões	6	38%
	Utilização de artes de pesca ilegais	4	25%
Violação dos direitos humanos	Intimidação e ameaças	14	88%
	Maus-tratos físicos	13	81%
	Condições de vida e de trabalho abusivas	11	69%
	Horas extraordinárias excessivas	10	63%

Infrações à pesca INN

Pesca em zonas proibidas

Vários entrevistados deram provas de embarcações chinesas a pescar em áreas proibidas, incluindo áreas marinhas protegidas (MPA) e áreas dentro de três milhas náuticas da costa que são reservadas aos pescadores artesanais ao abrigo da lei moçambicana.²⁴⁸ Sete funcionários da GX declararam acreditar que a(s) embarcação(ões) em que trabalhavam tinham pescado nessas áreas, particularmente dentro da zona de 3 milhas náuticas reservada aos pescadores artesanais, um membro da tripulação alegou que eles pescavam a cerca de 200 m da costa (aproximadamente 0,11 milhas náuticas), enquanto outro relatou que eles estavam tão perto da costa que podiam ver claramente as pessoas na praia. Os entrevistados alegaram que os capitães chineses estão plenamente cientes da legislação, mas optam ativamente por violá-la para aumentar sua captura. Três trabalhadores entrevistados da GX destacaram que, embora a tripulação tenha ocasionalmente relatado essa pesca ilegal à autoridade portuária, normalmente não houve ramificações para a tripulação e os proprietários de navios chineses.

Funcionários da ORPM e da DYOF também apresentaram provas de pesca em áreas restritas, afirmando que a pesca ilegal nessas zonas era frequentemente realizada à noite, com todas as luzes da embarcação apagadas. Um ex-trabalhador da ORPM relatou que a empresa pescava regularmente em áreas proibidas, incluindo a pesca de arrasto na AMP da Ponta do Ouro, uma área de alta biodiversidade que inclui mais de 900 espécies de peixes, cerca de 300 espécies de corais duros e mais de 50 de corais moles.²⁴⁹ Arrastões chineses foram documentados destruindo corais em outra literatura, incluindo um relatório de 2023 do Centro de Integridade Pública (CIP) que encontrou evidências perto de Inhambane.²⁵⁰

Captura e/ou lesão intencionais de megafauna marinha vulnerável (incluindo remoção das barbatanas de tubarões)

O artigo 146.^º e o Anexo XIII do Regulamento das Pescarias Marinhas (REPMAR) definem uma lista de espécies marinhas cuja captura é proibida nas águas moçambicanas.²⁵¹ Cinco membros da tripulação entrevistados que trabalharam em embarcações pertencentes à GX relataram ter capturado espécies proibidas durante seu tempo a bordo, incluindo tartarugas, arraias-manta, golfinhos, uma variedade de espécies de tubarões e até dugongos. Estas alegações foram corroboradas por provas fotográficas; os investigadores da EJV receberam imagens de tartarugas e golfinhos a bordo de um dos arrastões da GX. Quatro trabalhadores afirmaram ter testemunhado membros chineses da tripulação nesses navios removendo as barbatanas de tubarões mortos. Três desses indivíduos disseram que a tripulação chinesa usou essas barbatanas para fazer sopa de barbatana de tubarão, enquanto o outro trabalhador alegou que as barbatanas foram secas a bordo antes de serem embaladas para exportação.

A captura de espécies proibidas não se limitou à GX; três trabalhadores da DYOF também relataram ter capturado espécies proibidas durante o seu tempo no mar, incluindo tubarões-baleia. Os três indivíduos deram provas de que a remoção das barbatanas dos tubarões ocorreu a bordo, em todos os casos para consumo pela tripulação chinesa a bordo.

As infrações comunicadas envolvendo capturas acessórias não se limitaram à captura de espécies proibidas, mas incluíram também a transformação e exportação de espécies que não estavam incluídas nas licenças de pesca dos navios. Na licença de pesca de 2023 da GX, conforme publicado no documento de campanha de 2023 da ADNAP,²⁵² o camarão não está listado nem

como captura-alvo nem como captura acessória permitida. No entanto, apesar dessa restrição, um trabalhador da GX relatou que seu barco frequentemente capturava e processava camarão. Antes de serem exportadas, estas capturas seriam embaladas em caixas idênticas às utilizadas para as espécies autorizadas e dotadas das mesmas marcações, a fim de evitar a sua deteção no porto.

Utilização de artes de pesca ilegais

Os artigos 37.º a 39.º da REPMAR estabelecem as regras para o tamanho mínimo da rede nas águas territoriais moçambicanas.²⁵³ Um entrevistado que trabalhou para cinco empresas de pesca chinesas diferentes alegou que era comum estes navios utilizarem redes ilegais com malha extremamente fina para aumentar o volume das suas capturas. Esta rede fina foi inserida na rede de arrasto principal no mar, antes de ser removida, e escondida quando regressava ao porto para evitar a sua deteção pelos inspetores. Este trabalhador afirmou que, apesar do seu tamanho, nenhum peixe capturado nesta rede mais pequena foi devolvido ao mar; exportavam-se peixes grandes e vendiam-se peixes mais pequenos.

Dois membros da tripulação que trabalhavam em navios GX também relataram o uso dessa rede extra em seus barcos, com um descrevendo a situação como um "massacre", já que a malha usada era tão fina que até ovos de peixe seriam capturados. Outro trabalhador que trabalhava para a DYOF também deu provas da utilização deste tipo de rede ilegal, referindo que se sentia incomodado por ver um número tão elevado de peixes de tamanho inferior serem capturados.

Violações dos direitos humanos

Intimidação e ameaças

"Os chineses não têm respeito. Agressão, batendo-nos enquanto trabalhamos – os chineses fazem isso. Não sei se é algo que eles veem como normal, mas para nós, moçambicanos, não é normal. [Eles] batem e insultam os trabalhadores".

14 dos 16 entrevistados testemunharam intimidações e ameaças a bordo de navios de propriedade chinesa, incluindo os pertencentes à DYOF, FPY, GX e ORPM. Os entrevistados geralmente relataram relações extremamente ruins com a tripulação chinesa presente em suas embarcações, uma situação agravada por problemas de comunicação, já que a maioria dos indivíduos chineses não era capaz de falar português. Os abusos verbais contra a tripulação moçambicana foram prevalentes; os membros da tripulação relataram

que lhes gritavam frequentemente para trabalharem mais, especialmente quando estavam cansados após longos períodos sem descanso adequado, ou quando não eram capazes de entender as ordens. Um indivíduo caracterizou os abusos a que foram sujeitos a bordo de embarcações pertencentes à GX como neocoloniais:

"O que passamos nessas embarcações é basicamente colonialismo, mas não temos escolha [...] isso é escravidão, não trabalho".

Maus-tratos físicos

"Eles vão bater em você com qualquer coisa: suas mãos, chutá-lo com os pés, ou até mesmo qualquer coisa que esteja por perto. Eles vão usar um objeto aleatório e acertá-lo na cabeça com ele."

Em muitos casos, os entrevistados relataram uma escalada de abuso verbal para violência física, com 13 dos 16 membros da tripulação entrevistados afirmando ter testemunhado abusos físicos a bordo das embarcações. Não só estes indivíduos foram atacados pelos próprios membros seniores da tripulação chinesa, mas muitos também testemunharam outros membros da tripulação a serem sujeitos a atos de violência semelhantes. Além de socar, pontapear e cuspir na tripulação moçambicana, a tripulação chinesa teria usado todas as ferramentas à sua disposição para os agredir: um membro da tripulação moçambicana afirmou ter visto tripulação chinesa a usar martelos para bater na tripulação moçambicana, enquanto outro viu colegas atacados com cordas. Os trabalhadores declararam que estavam relutantes em denunciar tal violência às autoridades por medo de perder seus empregos – um colega de um membro da tripulação supostamente teve sua qualificação marítima invalidada depois de relatar um ataque de um membro da tripulação chinesa, e não pôde trabalhar no mar novamente.

Condições de vida e de trabalho abusivas

As más condições de trabalho e de vida a bordo foram relatadas por 11 dos 16 tripulantes entrevistados. Os trabalhadores da GX frequentemente notaram problemas com o fornecimento de comida e água a bordo; a tripulação chinesa a bordo desses navios normalmente tinha seu próprio chef e um maior volume de comida, bem como acesso a água limpa e potável. Em contrapartida, havia muito pouca comida disponível para os trabalhadores moçambicanos. Vários membros da tripulação relataram que o seu fornecimento limitado de alimentos se esgotaria rapidamente, após o que foram forçados a recorrer a uma dieta de peixe de "captura acidental" das suas capturas. Um trabalhador destacou que, ao contrário dos funcionários chineses, a

tripulação moçambicana teve de beber água dos tanques do barco em vez de água potável adequada. O consumo de água perigosa de tanques enferrujados também foi relatado por um indivíduo que trabalhava a bordo de uma embarcação DYOF.

Dormitórios apertados a bordo para trabalhadores moçambicanos também foram frequentemente relatados. Um entrevistado que trabalhava para a GX explicou que eles foram forçados a dormir em um pequeno beliche, com oito indivíduos amontoados nas duas camas. Outro trabalhador da GX – que comparou diretamente as condições a bordo à escravidão – afirmou que não havia dormitórios na sua embarcação, com os trabalhadores moçambicanos a terem de dormir no chão, amontoados em busca de calor. Além disso, um membro da tripulação de um barco DYOF relatou que apenas beliches com espaço limitado estavam disponíveis em sua embarcação, forçando aqueles que não podiam caber a usar um espaço de transbordamento designado do lado de fora no convés sob uma lona, expostos aos elementos.

Horas extraordinárias excessivas

10 dos 16 tripulantes entrevistados descreveram horas de trabalho exaustivas a bordo de navios de propriedade chinesa, com tempo de descanso extremamente limitado. Um membro da tripulação que trabalhava em navios pertencentes ao FYP e ao ORPM relatou dormir regularmente apenas 30 minutos por dia durante os horários de pico de pesca. Vários trabalhadores presentes nos navios GX relataram condições semelhantes, em que pouco ou nenhum tempo foi alocado para descanso dos trabalhadores moçambicanos pela tripulação chinesa sênior quando os níveis de produção eram altos; os trabalhadores passavam quase o dia inteiro a cuidar da rede ou a processar a captura, com apenas 2 ou 3 horas por dia de sono.

6.4 Pesca INN e violações dos direitos humanos por parte da frota chinesa não atuneira no SOI 2017-2023

No total, foram documentados 18 casos correspondentes a 40 infrações à pesca INN ou a violações dos direitos humanos associadas a navios não atuneiros na região SOI, todos eles arrastões. 12 casos (66,7%) ocorreram na ZEE moçambicana e 6 casos (33,3%) na ZEE de Madagascar. As três principais infrações são violações dos direitos humanos (11 casos, 27,5%), pesca em ZEC/zonas proibidas (10 casos, 25%) e remoção das barbatanas de tubarões (6 casos, 15%). 72% destas alegações derivaram de entrevistas realizadas pela EJJF.

Atualmente, entre os 39 arrastões chineses ativos no SOI, 10 navios (26%) estão ligados a casos de pesca INN e/ou violações dos direitos humanos (12 casos e 25 infrações, independentemente da localização das infrações). A percentagem de navios com antecedentes de pesca INN é inferior à dos palangreiros; no entanto, é de notar que vários navios ligados à pesca INN e a casos de direitos humanos saíram recentemente de Moçambique, refletindo um padrão de arrastões que deslocam os pesqueiros com mais frequência do que os palangreiros. Por exemplo, sete navios de Dalian Yangming licenciados para capturar pequenos peixes pelágicos dentro da ZEE de Moçambique entre 2018 e 2020 foram associados a 15 infrações durante esse período - mas acredita-se agora que estejam na África Ocidental.

Quadro 8 – Os 3 principais infratores (frota não atuneira) da pesca INN e das violações dos direitos humanos na região SOI que ainda estão ativos em 2023.

	Grupo empresarial	Empresa de pesca	Número de casos de pesca INN/ violação dos direitos humanos	Número de infrações relativas à pesca INN/ violação dos direitos humanos
1	Guangdong Xiesheng Ocean Fishery	Guangdong Xiesheng Overseas Fisheries Co, Lda.	5	12
2	Grupo Nacional de Desenvolvimento Agrícola da China	Zhongyu Global Seafood Corp.	4	4
3	Grupo Guoyue	Guangdong Zhongtai Senda Fishery Co., Ltd.	2	6

6.5 Perfis de propriedade dos navios associados à pesca INN e violações dos direitos humanos no SOI

Por número de casos, os três maiores infratores atualmente operando no SOI são: Shandong Zhonglu, Zhejiang Ocean Family Co., Ltd. e China National Agricultural Development Group Co., Ltd. Esta seção fornecerá uma visão geral das estruturas corporativas dessas empresas, colocando as operações dentro do SOI em seus contextos corporativos e internacionais mais amplos.

Shandong Zhonglu (山东省中鲁远洋渔业股份有限公司)

No total, Shandong Zhonglu tem 19 casos comunicados (43 crimes) de pesca INN ou violações dos direitos humanos no SOI. As principais infrações são a não comunicação/declaração de capturas (13 infrações), a fuga às inspeções (12 infrações), as violações dos direitos humanos (7 infrações) e a remoção das barbatanas dos tubarões (7 infrações). Em 2018, durante a Operação Jodari, uma operação conjunta entre o governo da Tanzânia e a Sea Shepherd, 20 navios, dos quais 13 eram de Shandong Zhonglu, fugiram das inspeções deixando as águas tanzanianas.²⁵⁴ A legislação tanzaniana exige que os navios licenciados que pescam na ZEE da Tanzânia sejam inspecionados antes de deixarem as águas da Tanzânia para garantir que os navios cumpram os seus termos de licenciamento. Suspeita-se que este comportamento se deva ao facto de o número de barbatanas de tubarão que os navios transportavam exceder significativamente o número de carcaças, com base nas conclusões preliminares quando a equipa de patrulha inspecionou um dos navios. Além disso, a inspeção constatou que as condições de vida a bordo

eram terríveis: 12 pescadores partilhavam duas camas num espaço pequeno e não ventilado, e os seus alimentos e água eram por vezes retidos.²⁵⁵ As entrevistas realizadas pela EJF com antigos pescadores que trabalhavam na frota da empresa corroboram estas conclusões.

Como resultado, cada navio foi multado em um bilhão de xelins tanzanianos (US\$ 386.500) pelo Ministério da Pecuária e Pesca da Tanzânia. No entanto, não se sabe até o momento se o Shandong Zhonglu pagou a multa. De acordo com o site do Shandong Zhonglu, 2022 foi o "primeiro ano de recuperação do acesso à pesca na Tanzânia após uma pausa de 4 anos".²⁵⁶ Apesar de todos os navios do Shandong Zhonglu atualmente a operar nas águas da Tanzânia terem um historial de pesca INN e/ou violações dos direitos humanos, eles puderam regressar aos pesqueiros da Tanzânia em 2022, facilitado pela negociação do acesso da MARA com o governo da Tanzânia.²⁵⁷

A Shandong Zhonglu é uma grande empresa chinesa de FPL, com uma receita operacional de US\$ 147 milhões em 2022,²⁵⁸ derivada predominantemente da pesca em águas distantes (40,4%) e do processamento de frutos do mar (53,8%), com serviços de transbordo (10,6%) também contribuindo significativamente para sua receita.²⁵⁹ Os mercados externos são importantes para o Shandong Zhonglu, com aproximadamente 43% de seus produtos pesqueiros sendo exportados.²⁶⁰ A empresa está listada na bolsa de valores de Shenzhen, com 51,87% das ações na bolsa negociadas em moedas estrangeiras.²⁶¹ Além disso, o Estado possui 70% da Shandong State Assets Investment Holdings Co., Ltd, que por sua vez possui 47,25% das ações da Shandong Zhonglu, e é o acionista controlador - tornando a Shandong Zhonglu uma empresa estatal listada (**Imagem 3**).²⁶²

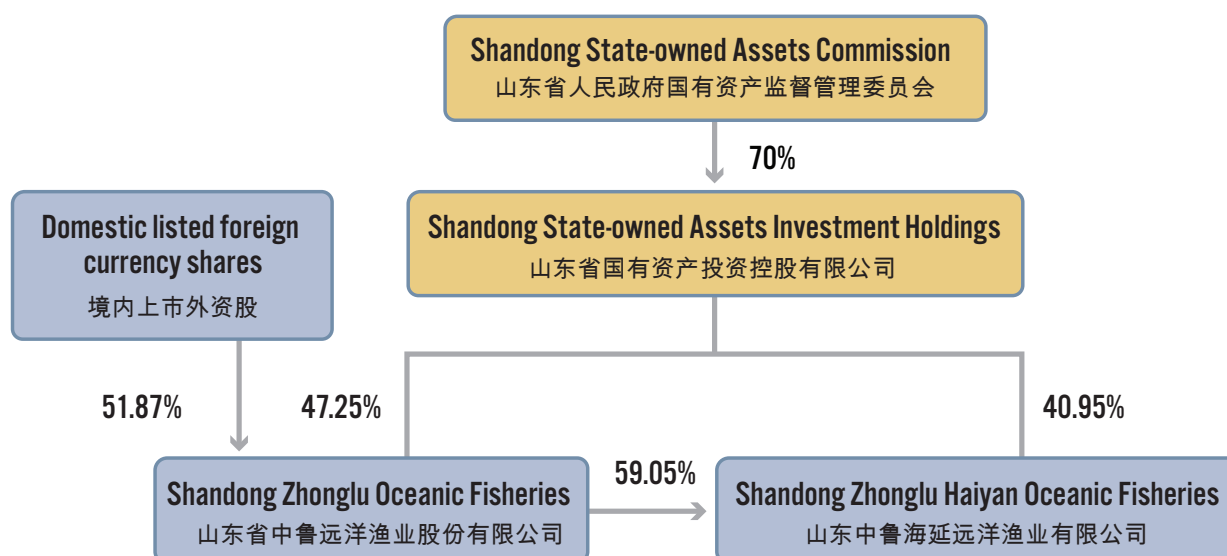


Imagem 3. A estrutura acionista do Shandong Zhonglu.

Shandong Zhonglu afirma que as atividades de pesca em águas distantes de sua empresa são "parte integrante da estratégia "Going Out" da China, da política chinesa de "Sea Power Nation" e da estratégia da província de Shandong para fortalecer seu status como uma "província de poder marítima".²⁶³ Os navios da empresa são principalmente atuneiros palangreiros, possuindo um total de 14 pessoas, direta ou indiretamente, através de filiais. O principal pesqueiro destes navios é o Oceano Índico, especificamente, as águas da Tanzânia e da Somália.²⁶⁴ Shandong Zhonglu, através da Shandong Zhonglu Fishery Shipping Co., Ltd., também gerencia uma frota de sete navios de transporte refrigerado que operam principalmente no Oceano Pacífico e se envolvendo em transbordo.²⁶⁵ Além disso, Shandong Zhonglu tem uma subsidiária com sede em Jinan, Shandong Overseas Fisheries Development Co.²⁶⁶

O aprendizado, a integração e a disseminação da ideologia do Partido Comunista Chinês (PCC) ("党建工作") são vistos como parte integrante da cultura empresarial para grandes empresas estatais como Shandong Zhonglu. Por exemplo, as estratégias do presidente Xi Jinping para uma nova China, como "construir uma nação de potência marítima", foram aplicadas em todos os aspectos das operações do Shandong Zhonglu. Concretizaram-se através da aquisição agressiva de recursos haliêuticos no estrangeiro e da disseminação da ideologia do PCC ao longo do caminho. Por exemplo, Shandong Zhonglu organizou programas de "educação vermelha" para os seus trabalhadores ganeses aprenderem sobre a ideologia do PCC através da visualização de filmes de

propaganda.²⁶⁷ Em contrapartida, as empresas públicas que apoiam ativamente a PCC recebem apoio monetário e as suas operações quotidianas, como o desembarque de atum nos portos, são frequentemente consideradas prioritárias e facilitadas, em grande medida, pelos governos provinciais ou municipais. Isto com o objetivo de "construir uma província de poder marítimo forte".²⁶⁸

Shandong Zhonglu mantém uma relação estreita com a Autoridade de Pesca em Mar Profundo da Tanzânia (DSFA, por sua sigla em inglês), e ambos têm estado interessados em melhorar a colaboração no domínio das pescas nos últimos anos.²⁶⁹ Em seu site, a empresa afirma que "aderirá aos princípios de fazer negócios, construir meios de subsistência e compartilhar lucros. O conceito principal [de Shandong Zhonglu] será a abertura, práticas empresariais verdes e o impulso do desenvolvimento, com um objetivo de altos padrões, sustentabilidade e mantendo os meios de subsistência dos habitantes locais em mente, e continuando a fortalecer a cooperação mutuamente benéfica no campo das pescas".²⁷⁰ As conclusões deste relatório, no entanto, sugerem que a empresa não cumpriu essas normas, dada a litania de delitos associados às suas operações.

Shandong Zhonglu recebe uma série de subsídios diretos e indiretos do governo chinês (**Quadros 9 e 10**). Nos últimos anos, a empresa aparentemente tem sido altamente dependente de subsídios governamentais para compensar flutuações significativas na receita, com a empresa parecendo ser lucrativa apenas por causa do apoio financeiro do governo chinês em 2021.²⁷¹

Quadro 9 - Subsídios anuais em percentagem do lucro anual total do Shandong Zhonglu

Ano	Subsídios anuais recebidos (milhões de US\$)	Lucro anual (milhões de US\$)	Subsídios anuais recebidos em comparação com o lucro anual (%)
2021	6,34	6,33	100,2
2020	3,33	5,91	56,3
2019	3,25	14,8	22,1

Quadro 10 - Imposto de renda deduzido como uma percentagem do lucro anual total para Shandong Zhonglu

Ano	Imposto de renda deduzido (milhões de US\$)	Lucro anual (milhões de US\$)	Imposto sobre o rendimento deduzido em comparação com o lucro anual (%)
2021	6,06	6,33	95,7
2020	6,42	5,91	108,6
2019	9,99	14,8	67,8

Visão geral dos subsídios à FPL chinesa

Muitas das frotas pesqueiras mundiais dependem de subsídios prejudiciais para garantir a rentabilidade das suas operações, com um total de 22,2 mil milhões de dólares gastos em 2018.²⁷² A China é o país que mais gasta em subsídios prejudiciais, totalizando US\$ 5,9 bilhões no mesmo ano.²⁷³ Como este relatório descreve, alguns destes subsídios contribuem para frotas que estão a cometer pesca INN e violações dos direitos humanos.

As empresas da FPL chinesa recebem subsídios diretos e indiretos dos governos central, provincial e municipal para várias atividades relacionadas com a pesca - que constituem uma parte significativa das receitas anuais de muitas empresas. Este é especialmente o caso das empresas FPL envolvidas na pesca do atum, que requer uma quantidade substancial de capital, o que significa que os subsídios governamentais são cruciais para o sucesso do negócio.

Desde 2015, o governo chinês não emite mais subsídios separados aos combustíveis, que eram uma "tábua de salvação" para a maioria das empresas FPL. Estas subvenções foram integradas no Fundo de Desenvolvimento das Pescas, que satisfaz um leque mais vasto de necessidades operacionais, incluindo:

- Subvenção internacional à conformidade para a FPL: A anterior subvenção ao combustível é agora concedida no âmbito do programa de "Prospecção e conservação dos recursos haliêuticos e reforço da capacidade de conformidade internacional".²⁷⁴ Os pagamentos ao abrigo deste programa têm em conta a pontuação anual de conformidade das empresas FPL, o tipo de navio, os dias de pesca válidos transmitidos através do sistema de monitorização de navios (VMS) e se o navio foi objeto de mudança de pavilhão, recompensando as empresas que obtiverem uma boa pontuação de conformidade e um ano completo de estrita observância das regras aplicáveis relativas ao VMS.
- Infraestruturas públicas da pesca (construção de bases de pesca no estrangeiro): o governo central chinês subsidia 30% do investimento total realizado por uma empresa FPL chinesa.²⁷⁵ O governo provincial subsidiará então um adicional de 10-50% do que o governo central forneceu.^{276,277}

Além do Fundo de Desenvolvimento das Pescas, desde 2012, o governo chinês começou a subsidiar e incentivar a substituição de navios. Ao abrigo da política de subsídios "FPL Vessel Decommissioning and Replacement", as empresas FPL foram autorizadas a manter a sua quota de navios e substituir os seus navios antigos por modelos novos e mais eficientes com a mesma potência de motor, em colaboração com estaleiros navais na China. A partir do anúncio mais recente,²⁷⁸ um atuneiro cercador pode candidatar-se a um subsídio máximo de 2,8 milhões de dólares, um palangreiro de atum entre US\$2 66.000 e 700.000 de dólares e um arrastão entre US\$ 504.000 e 728.000 dólares, dependendo do comprimento do navio.

Além disso, desde 2021, os governos provinciais ou municipais fornecem subsídios para compensar o custo do transporte de captura de volta para a China. Isto tem sido fortemente apoiado pelos governos provinciais, uma vez que toda a cadeia de abastecimento (que consiste em dezenas de milhares de fábricas de processamento de peixe primário e secundário em todo o país) depende da disponibilidade de peixe cru. No caso de Shandong, a província especializada na pesca do atum, 70% dos produtos da pesca foram enviados de volta para a China e o restante foi vendido para outros locais.²⁷⁹ Por exemplo, o transporte de atum a temperaturas ultrabaixas para a China é subsidiado entre 28 e 210 dólares por tonelada, sendo 4,2 a 84 dólares por tonelada para as lulas e 7 a 70 dólares por tonelada para outros peixes.^{280,281,282}

Zhejiang Ocean Family Co., Ltd.
(大洋世家(浙江)股份公司)

A Zhejiang Ocean Family Co., Ltd. (ZOF) tem 14 casos (30 crimes) de pesca INN ou violações dos direitos humanos no SOI. As suas principais infrações são as violações dos direitos humanos (7 infrações), a fuga à inspeção (7 infrações) e a não comunicação/declaração de capturas (6 infrações). Os pescadores de atum da ZOF no Oceano Índico sobrepõem-se aos de Shandong Zhonglu, e as frotas foram sancionadas conjuntamente em 2018 pela pesca INN nas águas da Tanzânia.

Embora a ZOF afirme que "valoriza muito a proteção ambiental e aplica estritamente os requisitos dos reguladores da indústria nacional e o acordo de proteção ambiental da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar²⁸³", isso é claramente refutado por testemunhos, fotos e vídeos compartilhados ou carregados em plataformas de redes sociais por ex-pescadores, que sugerem que violações das leis e regulamentos de pesca aplicáveis são comuns a bordo dos navios da empresa. Além dos crimes na região de SOI, imagens de vídeo de ex-pescadores em dois navios ZOF documentaram a remoção das barbatanas de tubarões e a morte de falsas orcas, golfinhos e tartarugas nas águas da Somália. Em um dos vídeos, um membro da tripulação de uma embarcação ZOF aparece usando um rifle para atirar em golfinhos enquanto nadavam ao lado da embarcação.

A ZOF é uma das maiores empresas pesqueiras na China e no mundo, com uma receita operacional relatada de US\$ 344 milhões.²⁸⁴ A grande maioria provém de operações

em águas longínquas (34%), processamento (35%) e comércio de produtos do mar (30,7%).²⁸⁵ A ZOF afirmou representar 14,6% da produção total de atum chinês em 2020, servindo tanto o mercado interno (57% da receita de vendas) quanto o mercado externo (43%).²⁸⁶

A ZOF é propriedade privada de um conglomerado chinês, o Wanxiang Sannong Group (万向三农集团有限公司), cujo beneficiário efetivo listado é Lu Weiding (鲁伟鼎),²⁸⁷ membro do 14º Congresso Nacional Popular da República Popular da China,²⁸⁸ vice-presidente da China Enterprise Confederation / China Enterprise Directors Association²⁸⁹ e vice-presidente da Federação de Indústria e Comércio de Toda a China.²⁹⁰

De acordo com um prospeto da empresa previsto para uma oferta de IPO fracassada em 2023, a ZOF foi estabelecida pela primeira vez como uma empresa estatal em 2009. Na época, o Zhejiang Ocean Fisheries Group, uma empresa de pesca criada por várias entidades governamentais de Zhejiang, controlava 70% das ações da ZOF, enquanto o Wanxiang Sannong Group, de propriedade privada, controlava 30%.²⁹¹ Ao longo dos anos, no entanto, o Wanxiang Sannong Group aumentou suas ações até que a ZOF se tornou totalmente controlada pelo Wanxiang Sannong Group e Lu Weiding.²⁹² No entanto, 20% das ações do Wanxiang Sannong Group ainda são, em última análise, controladas por empresas estatais, como a Zhejiang Tobacco Investment Management Co., Ltd.,²⁹³ o que significa que o governo chinês mantém uma participação parcial e indireta na ZOF (**Imagem 4**).

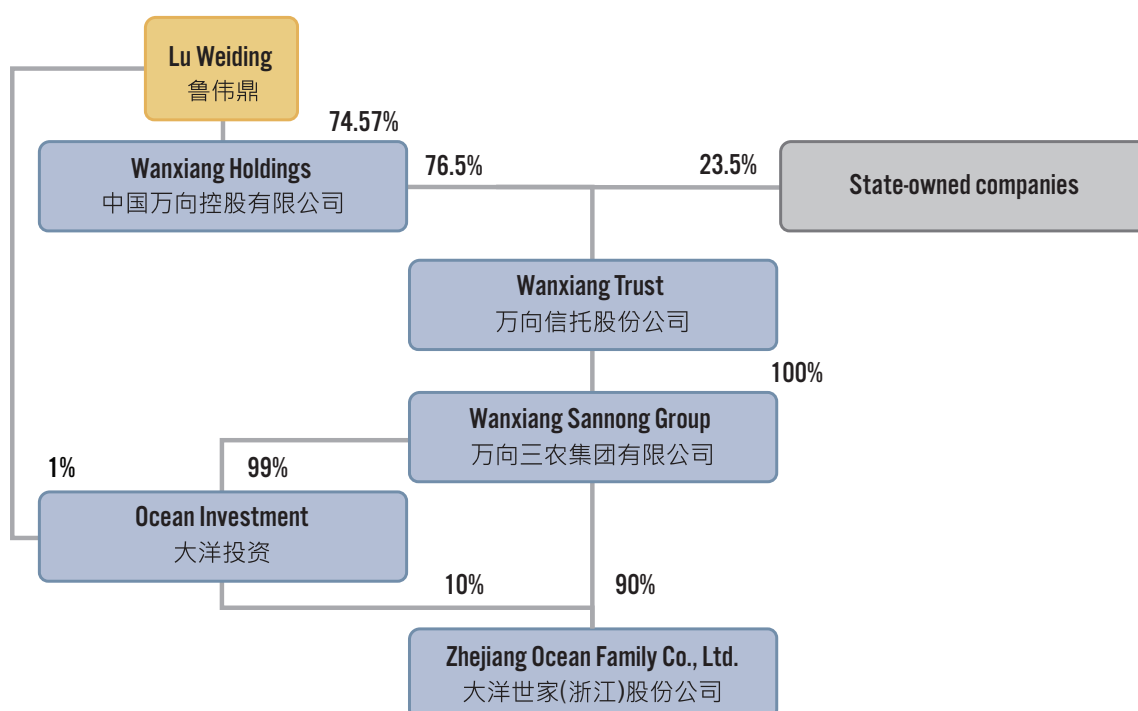


Imagem 4. A estrutura acionista da ZOF.

À semelhança do Shandong Zhonglu, a ZOF também sublinha que as suas estratégias de negócio estão alinhadas com as estratégias nacionais da China: "[A ZOF] integrou a importante estratégia da China de 'dar as mãos para construir um destino comum para os oceanos e promover a construção da Iniciativa Cinturão e Rota' (na visão da nossa empresa)".²⁹⁴

Em 2021, a ZOF recebeu 22 tipos diferentes de subsídios do governo chinês. **As tabelas 11 e 12** mostram os subsídios anuais como uma percentagem da receita anual para Shandong Zhonglu e Zhejiang Ocean Family.²⁹⁵

Quadro 11 - Subsídios anuais em percentagem do lucro anual total da ZOF

Ano	Subsídios anuais recebidos (milhões de US\$)	Lucro anual (milhões de US\$)	Subsídios anuais recebidos em comparação com o lucro anual (%)
2021	12,56	62,79	20
2020	12,63	35,46	35,61
2019	11,33	39,03	29,02

Quadro 12 - Imposto sobre o rendimento deduzido em percentagem do lucro anual total da ZOF

Ano	Imposto de renda deduzido (milhões de US\$)	Lucro anual (milhões de US\$)	Imposto sobre o rendimento deduzido em comparação com o lucro anual (%)
2021	28,83	62,79	45,91
2020	18,37	35,46	51,8
2019	18,8	39,03	48,17

China National Agricultural Development Group Co., Ltd. (中国农业发展集团有限公司)

O setor FPL da estatal China National Agricultural Development Group (CNADC) é o maior da China em termos de número de navios e escopo geográfico de suas operações. A pesca INN e as infrações aos direitos humanos ligadas à empresa estão associadas a duas subsidiárias, a CNFC Overseas Fisheries Co., Ltd. (COFC) e a Zhongyu Global Seafood Corp. No total, foram comunicados 8 casos (12 infrações) de pesca INN ou de violações dos direitos humanos no SOI. As principais infrações são a pesca numa ZEC ou em zonas proibidas (4 infrações), as violações dos direitos humanos (3 infrações) e comportamentos não cooperantes, como a fuga às inspeções (2 infrações).

A COFC é uma empresa de pesca listada na bolsa de valores de Shenzhen no grupo CNADC.²⁹⁶ Antes da aquisição da Zhongyu Global Seafood Corp. em junho de 2023, a COFC concentrava-se exclusivamente na pesca do palangre de atum. Um dos seus navios esteve envolvido na referida Operação Jodari, onde 20 navios chineses fugiram da inspeção da Tanzânia em 2018. Além disso, outro navio

da COFC teria demonstrado um comportamento não cooperante semelhante ao não permitir que observadores acessassem a ponte e, como consequência, foi multado em US\$ 50.000 pela DSEA da Tanzânia.²⁹⁷

A Zhongyu Global Seafood Corp. gerenciou as operações de pesca da CNADC na África e as vendas para o mercado da UE através de vários escritórios nacionais, empresas comerciais e joint ventures de pesca, como a Somapêche em Madagascar. De acordo com uma estimativa financeira recente, a receita da Zhongyu Global Seafood Corp. em 2022 foi de aproximadamente US\$ 121,8 milhões.²⁹⁸ A maior parte das receitas da empresa provém de vendas ligadas ao seu setor da pesca (34,8%), serviços de abastecimento no mar (55,8%) e serviços de transbordo (7,5%).²⁹⁹ A Zhongyu Global Seafood Corp. teria pago US\$ 3 milhões pelo acesso aos pesqueiros do estado costeiro em 2022, o equivalente a cerca de 2,5% de sua receita anual.³⁰⁰

O camarão de Madagascar e Moçambique é o produto da pesca mais rentável para a Zhongyu Global Seafood Corp., representando cerca de 34,5% das vendas da empresa, com mais 28,8% para o atum e 18,8% para

chocos e polvos.³⁰¹ No entanto, vários arrastões de camarão da empresa em Madagáscar têm um historial de pesca INN. De acordo com um antigo pescador malgaxe que trabalhava na Somapêche há 7 anos, a sua embarcação utilizava regularmente malhas de tamanho inferior ao regulamentar e foi capturada pelo menos três vezes pelas autoridades durante o seu período a bordo. A Somapêche só tem licença para pescar camarão, mas se a produção for fraca, o pescador alegou que a embarcação começaria a capturar uma série de espécies, incluindo peixes de tamanho inferior ao regulamentar, para encher os freezers. Mencionou que a sua zona de pesca muitas vezes se sobrepunha à dos pescadores locais, e o seu testemunho confirmou as observações feitas anteriormente por jornalistas de investigação de que algumas embarcações pescavam frequentemente dentro dos 2 NM da costa que é reservada aos pescadores artesanais locais.³⁰²

Violações de direitos humanos também são comuns na frota do CNADC. De acordo com um ex-pescador, a violência física e verbal era comum a bordo do palangreiro em que trabalhava. O bosun dava murros na cara dos membros da tripulação e gritava palavrões quando o trabalho não era feito corretamente. O pescador malgaxe que trabalhava para a Somapêche também afirmou que o ambiente de trabalho se

deteriorou significativamente depois que a Somapêche foi comprada pela Zhongyu Global Seafood Corp. da empresa japonesa Maruha Nichiro.³⁰³ A tripulação malgaxe alegou horas de trabalho excessivas, bem como tratamento violento e discriminatório por parte dos chineses a bordo. Por exemplo, uma vez ele afirmou que tinha levado um soco porque jogou um camarão grávida de volta no oceano.

Desde junho de 2023, a maioria (51%) das ações da Zhongyu Global Seafood Corp. foram adquiridas pela COFC, com a China National Fisheries Corporation (CNFC) detendo o restante (49%)³⁰⁴ (**Imagem 5**). Esta aquisição estratégica permitiu à CNADC reorganizar o seu setor FPL, reduzir a concorrência entre as suas subsidiárias e maximizar o lucro e os ativos da empresa cotada (COFC). Após esta aquisição, o preço das ações da COFC aumentou devido à proibição da China de produtos do mar japonês importados,³⁰⁵ na sequência de supostas preocupações sobre os efeitos da libertação de água radioativa tratada da central elétrica danificada de Fukushima para o Oceano Pacífico.³⁰⁶ De facto, a empresa comercializou explicitamente os seus crustáceos malgaxes e moçambicanos como "puros" e "livres de contaminação nuclear".³⁰⁷

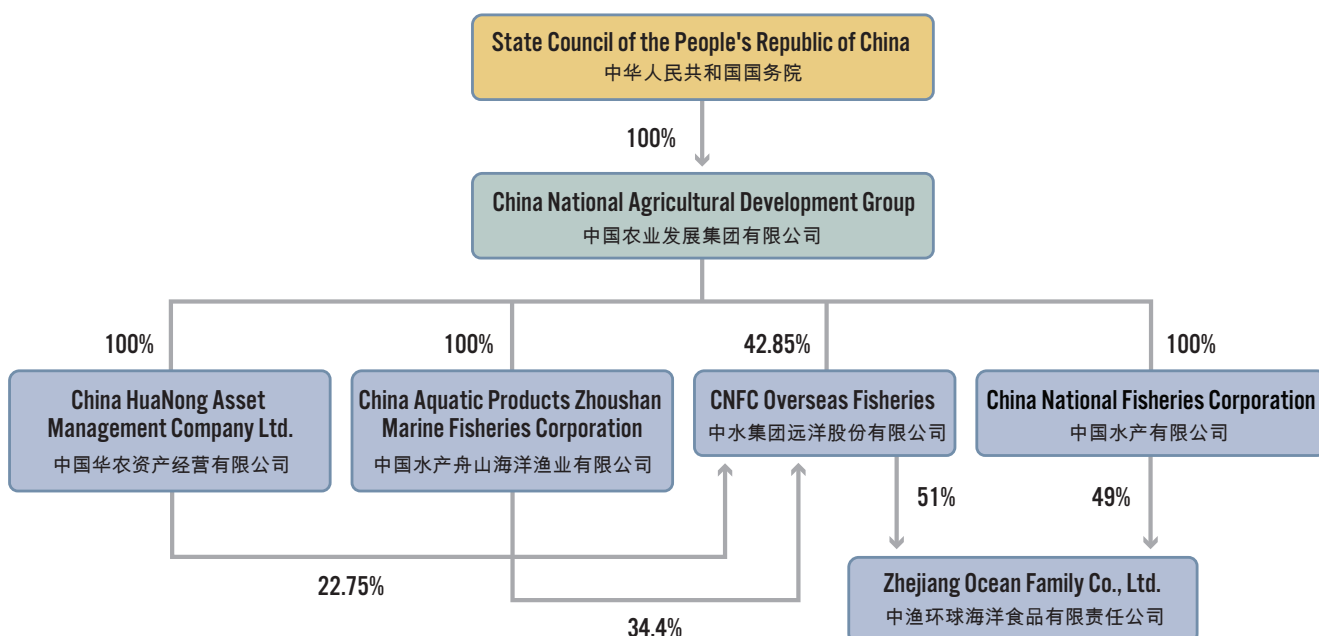


Imagem 5. A estrutura acionista do CNADC.

Semelhante às duas empresas chinesas anteriores, a Zhongyu Global Seafood Corp. depende fortemente de subsídios governamentais. A empresa recebeu US\$ 14,94 milhões de subsídio governamental em 2022, o equivalente a 78,8% do lucro daquele ano.³⁰⁸ No entanto, a empresa teria aparentemente registado um prejuízo se não tivesse recebido subsídios em 2021 devido a vendas com fraco desempenho (**Quadro 11**).

Quadro 13 - Subsídios anuais em percentagem do lucro anual total da Zhongyu Global Seafood Corp.

Ano	Subsídios anuais recebidos (milhões de US\$)	Lucro anual (milhões de US\$)	Subsídios anuais recebidos em comparação com o lucro anual (%)
2022	14.94	18.94	78.8
2021	14.95	1.01	1480.2

7. Análise da cadeia de abastecimento do peixe capturado pela pesca INN/AR proveniente do SOI

Controlos rigorosos do estado do porto e do mercado podem reduzir eficazmente os incentivos financeiros à pesca INN e os abusos que lhe estão associados, com medidas como o Regulamento INN da União Europeia (EU) e a PSMA a ajudarem a garantir que os produtos capturados ilegalmente não possam entrar nas cadeias de abastecimento mundiais. No entanto, a falta de transparência em todo o sector torna esta tarefa difícil, ainda mais enlameada pelo transbordo no mar, que permite que o peixe capturado INN seja branqueado entre as capturas legais, tornando quase impossível discernir a sua origem.³⁰⁹

A seção a seguir destaca casos em que produtos ligados a navios chineses e empresas suspeitas de ilegalidade no SOI, incluindo Shandong Zhonglu, ZOF e CNADC, estão potencialmente entrando nos principais mercados de frutos do mar globalmente, incluindo Europa, Coreia, Japão, EUA e Taiwan.

7.1 Ligações das cadeias de abastecimento à Europa

Sob os auspícios da DG SANTE (Direção-Geral da Saúde e da Segurança dos Alimentos da Comissão Europeia), a UE publica uma lista de estabelecimentos de países terceiros autorizados a exportar para a UE, que inclui os nomes dos navios de pesca de onde provêm os produtos do mar. Embora esta lista diga respeito à higiene alimentar e a presença de um navio na lista não sugira uma cadeia de abastecimento ativa, ela pode servir como um substituto útil para indicar que os produtos do mar de um determinado navio podem estar a entrar no mercado da UE.

Dos 55 navios EJV identificados como estando ligados à pesca INN e a violações dos direitos humanos e atualmente autorizados a operar no SOI, 40 (73%) constam atualmente da lista de exportadores autorizados da DG SANTE.³¹⁰ Destes navios, 36 são palangreiros que arvoram pavilhão Chinês e pescam atum e espécies afins sob jurisdição da IOTC e 4 são arrastões que operam em Madagáscar sob pavilhão Malgaxe. Dois entrepostos frigoríficos sediados em Madagáscar, ligados a navios chineses acusados de pesca ilegal, constam também da lista de exportadores certificados.

No que diz respeito a empresas específicas ligadas à pesca INN e a violações dos direitos humanos que exportam para a UE, acredita-se que o atum da ZOF tenha sido vendido nos mercados da UE nos últimos anos, através de comerciantes como a Kibu Pte. Ltd., com sede em Singapura, que comprou aproximadamente US\$ 26,1 milhões em lombos de atum pré-cozidos congelados para enlatamento da ZOF em 2020 e 2021.³¹¹ A Kibu faz parte do Grupo Frinsa, com sede em Espanha,³¹² que se descreve como "um dos maiores fabricantes europeus de conservas de atum e marisco".³¹³ Kibu é a base de apoio do grupo perto dos centros asiáticos de processamento de atum e pesqueiros. O grupo tem as suas próprias marcas de conservas de atum, incluindo Frinsa la Conservera, Frinsa Proteína Natural, Ribeira, Seaside e The Nice Fisherman, todas as quais apareceram nas prateleiras dos supermercados do Reino Unido, incluindo a Iceland³¹⁴ e a Marks and Spencer.³¹⁵ Além disso, fabrica também "produtos de marca própria" de conservas de peixe e marisco para grandes retalhistas europeus, como o Carrefour, o Alcampo, o Lidl e o El Corte Inglés.³¹⁶ Em 2020, os principais estados de mercado dos produtos da Frinsa foram Espanha e Portugal, onde foi gerada 38,9% das receitas da empresa, enquanto os restantes países da UE representaram 58,4%.³¹⁷

Foram identificadas ligações entre a ZOF e outros compradores espanhóis. Por exemplo, em 2019, a Jealsa Rianxeira S.A.U., uma empresa espanhola de pesca e conserveira, comprou aproximadamente US\$ 4,6 milhões de lombos de atum pré-cozidos congelados da ZOF.³¹⁸ A empresa é proprietária de marcas que vendem nos continentes da Eurásia e da América do Sul: Rianxeira e Escurís em Espanha,³¹⁹ Mare Aperto em Itália³²⁰ e Soluco la Mer e Chancerelle Frères em França.³²¹ Outra fábrica de conservas espanhola, a Hijos de Carlos Albo S.L.U., comprou cerca de US\$ 12,1 milhões em atum pré-cozido inteiro e congelado da ZOF entre 2018 e 2021.³²² Hijos de Carlos Albo S.L.U tem sido totalmente detida pela Shanghai Kaichuang Deep Sea Fisheries Co., Ltd. desde Junho de 2016 e, finalmente,³²³ pela empresa estatal chinesa Bright Food (Group) Co., Ltd.³²⁴ A empresa é proprietária da marca Albo,³²⁵ que fornece os seus produtos a grandes retalhistas, incluindo o supermercado espanhol Eroski³²⁶ e o Carrefour Espanha.³²⁷

A Zhongyu Global Seafood Corp., outra empresa ligada a ilegalidades, adquiriu 51% das ações da distribuidora portuguesa de marisco Mar Fresco em 2016 – esta compra teria sido a primeira vez que uma empresa estatal chinesa entrou no setor do marisco no mercado da UE.³²⁸ Desde então, a Zhongyu Global Seafood Corp. tem vendido seus produtos de crustáceos via Mar Fresco.³²⁹ A empresa vende camarões congelados sob a marca "Mar Fresco", mas o mais importante, fornece frutos do mar para marcas privadas. Os crustáceos da marca Mar Fresco de Madagáscar e Moçambique podem ser encontrados em supermercados online portugueses como o 360hyper³³⁰ e o Minipreço.³³¹

7.2 Ligações das cadeias de abastecimento aos EUA

Tanto a ZOF como o atum de Shandong Zhonglu teriam entrado no mercado dos EUA através da FCF Co., Ltd.,³³²³³³ um conglomerado de marisco taiwanês e um dos maiores comerciantes de atum do mundo, que também é proprietário da fábrica de conservas de atum registada nos EUA Bumble Bee Foods - um importante fornecedor de conservas de atum para grandes retalhistas como o Walmart.³³⁴ Entre 2018 e 2021, a ZOF vendeu aproximadamente US\$ 327,5 milhões em lombos de atum pré-cozidos, atum inteiro congelado e atum processado de temperatura ultrabaixa para a FCF Co., Ltd, representando 5% das compras anuais da FCF nesses quatro anos.³³⁵ Da mesma forma, a FCF Co., Ltd. também é o maior distribuidor downstream do Shandong Zhonglu, comprando US\$ 21,7 milhões em atum em 2021, o que representou 15% das vendas anuais do Shandong Zhonglu. Entre Janeiro de 2017 e Maio de 2019, a ZOF enviou cerca de 6.287 toneladas de atum gaiado pré-cozido congelado e atum voador para a Bumble Bee Foods LLC, de acordo com dados alfandegários dos EUA.³³⁶

A ZOF também vendeu cerca de US\$ 46,6 milhões em atum no total em 2018, 2020 e 2021 para a Tri Marine International (PTE) Ltd.,³³⁷ uma empresa com sede em Singapura e parte do Tri Marine Group - uma empresa dos EUA que é um dos maiores fornecedores de atum do mundo.³³⁸ O Tri Marine Group, por sua vez, pertence a um conglomerado global, o Bolton Group, com sede na Itália.³³⁹ O Grupo Bolton possui várias marcas populares de latas e produtos de atum, incluindo a Rio Mare. Esses produtos podem ser comprados através de grandes varejistas nos EUA, incluindo Walmart³⁴⁰ e Amazon.³⁴¹

O atum da ZOF também pode estar ligado ao mercado de alimentos para animais de estimação dos EUA. Acredita-se que a ZOF tenha negociado com uma empresa mexicana de processamento de alimentos, a Pescados Industrializados SA Cv, nos últimos anos - fornecendo-lhe mais de 6.227 toneladas de atum entre Junho de 2020 e Maio de 2023.³⁴² Nesse período, a Pescados Industrializados forneceu à Nestlé Purina Petcare, uma filial americana de alimentos para animais de estimação da multinacional suíça Nestlé,³⁴³ "desperdícios de atum" (*desperdicios de atún*).³⁴⁴

Além da ZOF, o atum albacora do Shandong Zhonglu também está potencialmente ligado ao mercado norte-americano através de processadores vietnamitas. Por exemplo, a subsidiária de Shandong Zhonglu, Shandong Zhonglu Oceanic (Yantai) Foods Co., Ltd., enviou US\$ 1,7 milhão em lombos congelados de atum albacora para a Thinh Hung Co., Ltd. entre 2022 e 2023.³⁴⁵ Este processador vietnamita recebe pedidos de um importador e distribuidor de frutos do mar com sede na Flórida, EUA, chamado Sea Delight, cujo site mencionou "Thinh Hung Co., Ltd. é um fornecedor-chave de produtos congelados de atum albacora para a Sea Delight".³⁴⁶

A Thinh Hung enviou 35,6 milhões de dólares em atum albacora entre 2022 e 2024, com diferentes métodos de processamento, para a Sea Delight, que depois distribuiu os produtos de atum principalmente a clientes norte-americanos e canadenses.³⁴⁷ Além disso, o Shandong Zhonglu forneceu a outro processador vietnamita, Ba Hai Jsc, US\$ 1,2 milhão em atum albacora e espadarte entre 2020 e 2023. O maior cliente do peixe processado da Ba Hai é a distribuidora canadense de frutos do mar Toppits Foods Ltd., que importou US\$ 3,5 milhões de atum da Ba Hai entre 2020 e 2023. A Toppits Foods também faz processamento de valor agregado e seus produtos, com a marca do nome da empresa, podem ser encontrados em grandes atacadistas ou varejistas na América do Norte, como a Costco.³⁴⁸

7.3 Ligações das cadeias de abastecimento ao Japão e à Coreia do Sul

Em seu prospeto de IPO, a ZOF divulgou que, em média, vendeu US\$ 51,3 milhões em atum todos os anos para o mercado japonês entre 2019 e 2021, número que corresponde a cerca de 10,2% de sua receita, tornando o Japão o mercado de exportação mais importante para a ZOF. Da mesma forma, três dos cinco principais clientes do Shandong Zhonglu são empresas japonesas, nomeadamente Notos & Company Limited,³⁴⁹ WEC Foods Corporation³⁵⁰ e Dohsui Co., Ltd.³⁵¹, que juntos compraram US\$ 34 milhões em atum da empresa - o equivalente a cerca de 23,5% da receita do Shandong Zhonglu em 2021.³⁵² O atum que a ZOF e o Shandong Zhonglu vendem ao Japão é principalmente de tipo sashimi, consistindo principalmente em atum patudo e albacora capturado em palangreiros.

O conglomerado multinacional japonês Mitsubishi Corporation também é um dos clientes da ZOF no Japão. Mitsubishi Corporation comprou cerca de US\$ 192,5 milhões em atum da empresa chinesa entre 2018 e 2021, principalmente atum de temperatura ultrabaixa processado preliminarmente e peixe inteiro congelado.³⁵³

Os outros clientes japoneses da ZOF incluem três empresas japonesas líderes de pesca, processamento e comércio de frutos do mar, Maruha Nichiro Corporation, Uoichi Co., Ltd. e Hiroichi Co.

A Maruha Nichiro Corporation, a maior empresa de frutos do mar do mundo em receita,³⁵⁴ comprou aproximadamente US\$ 2,1 milhões em lulas, atum pré-cozido congelado e atum processado de temperatura ultrabaixa da ZOF entre 2018 e 2021.³⁵⁵ Maruha Nichiro tem uma enorme presença no mercado japonês,³⁵⁶ com seus produtos vendidos nos principais canais japoneses, incluindo Rakuten³⁵⁷ e Amazon.³⁵⁸ A Uoichi Co., Ltd. é um atacadista japonês de frutos do mar que comprou US\$ 1,35 milhão em atum processado de temperatura ultrabaixa de 2020 a 2021. Hiroichi Co., Ltd., um importador e comerciante japonês de atum localizado em Shimizu,³⁵⁹ comprou aproximadamente US\$ 3,4 milhões em atum congelado da ZOF de 2019 a 2021.³⁶⁰ A empresa é propriedade da empresa de pesca taiwanesa Ocean Treasure Co., Ltd.³⁶¹

A ZOF também tem ligação da cadeia de suprimentos com o mercado de frutos do mar sul-coreano, embora em menor escala. De 2018 a 2021, a SNB International Co., Ltd., uma processadora coreana de atum, comprou aproximadamente US\$ 11 milhões em atum congelado da ZOF.³⁶²



Usando tecnologia de satélite para rastrear as cadeias de fornecimento de frutos do mar de alto risco da FPL chinesa potencialmente entrando nos mercados japonês, sul-coreano e taiwanês

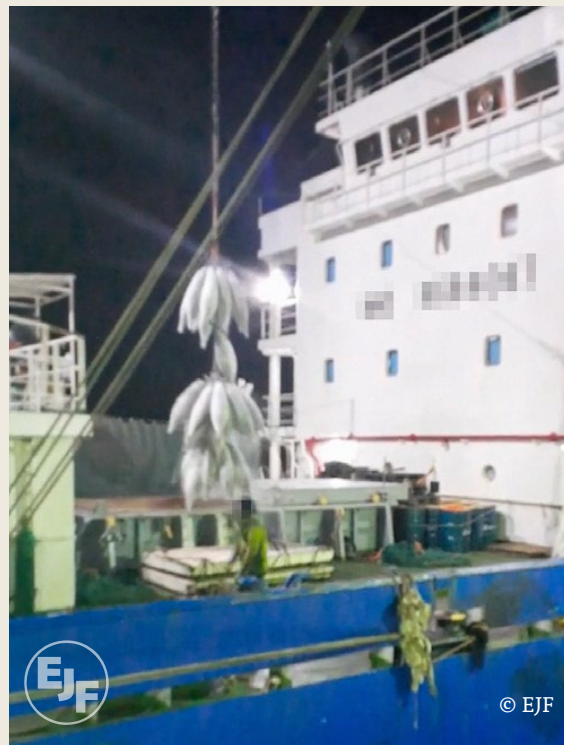
A utilização de software de localização que colige, analisa e apresenta os sinais AIS transmitidos pelos navios de pesca tornou-se um instrumento cada vez mais importante na luta contra a pesca INN e os crimes associados.³⁶³ O acompanhamento quase em tempo real dos movimentos dos navios pode ajudar as partes interessadas a detetar possíveis casos de incursões em zonas protegidas para os pescadores artesanais, as MPA e as ZEE (no caso destas últimas, em especial quando as listas de licenças costeiras são publicadas e atualizadas).

Para além da deteção da pesca ilegal, alguns destes programas informáticos permitem agora aos utilizadores estabelecer ligações entre os navios de alto risco e os principais Estados de mercado através da identificação e análise de suspeitas de transbordos no mar. Usando o algoritmo de deteção de "transbordo provável" da plataforma Starboard³⁶⁴, a EJF conduziu uma análise para identificar os portos (e prováveis locais de descarga) visitados em 2023 por refrigeradores suspeitos de terem transbordado com os navios FPL chineses ligados à pesca INN e a violações dos direitos humanos neste relatório.

A análise revelou que, no total, 25 navios associados à pesca INN e/ou a violações dos direitos humanos no presente relatório realizaram 72 transbordos no mar no Oceano Índico durante 2023. Trata-se provavelmente de uma subcontagem, uma vez que o algoritmo de "transbordo provável" apenas detetará casos em que ambos os navios tenham os seus repetidores AIS ligados na altura, ao passo que, em vários casos, existiam lacunas significativas de AIS associadas aos navios de pesca.

Na sequência dos 72 casos de transbordo, muitos dos navios frigoríficos envolvidos acabaram por ser levados a portos em importantes estados não chineses do mercado, nomeadamente o Japão, a Coreia do Sul e Taiwan. Em 2023, 22 navios suspeitos de pesca INN e/ou violações dos direitos humanos teriam transbordado com navios frigoríficos que acabaram por ir para a Coreia do Sul, 20 para o Japão e 9 para Taiwan. Entre estes contam-se navios acusados de fingir tubarões à escala industrial e de obrigar a tripulação a trabalhar em condições semelhantes à escravidão moderna. Existe um elevado risco potencial de os produtos do mar capturados ilegalmente, ou através de trabalho forçado, entrarem nestes importantes mercados.

Uma frota relativamente pequena de refrigeradores participou nos 72 transbordos, com 6 navios a constituírem as reuniões - todos eles autorizados ao abrigo da IOTC. Quatro dos seis eram de propriedade chinesa, mas com bandeira do Panamá, e dois eram de propriedade sul-coreana e sinalizados.





8. Conclusões e recomendações

© EIJF

A importância de uma economia azul próspera para os estados costeiros no SOI é clara, e o oceano é uma tábua de salvação para milhões de pessoas na região, incluindo algumas das mais pobres. À medida que o aumento do investimento, das infraestruturas e das instituições políticas é posto em prática para proteger e melhorar os benefícios derivados do oceano, surgem questões desafiadoras sobre como esses benefícios são obtidos, quem está a beneficiar e quem está a pagar os custos económicos, ecológicos e sociais associados.

O investimento chinês transformou as paisagens terrestres e marítimas de todos os países do SOI em graus variados, ocorrendo no contexto de laços socioeconómicos e políticos profundos, complexos e, por vezes, opacos. Embora estes laços tenham trazido alguns benefícios para a região, também impulsionaram a corrupção, a ilegalidade e a acumulação de enormes dívidas, criando condições desfavoráveis para a extração sustentável de recursos, o desenvolvimento e o comércio.

Este relatório procurou mapear a presença e os comportamentos da FPL chinesa no SOI, inseridos no contexto mais amplo do investimento e envolvimento chineses em terra na região. O relatório constatou que, apesar de se inserirem num discurso mais amplo de “ganha-ganha” para todas as partes e de “desenvolvimento sustentável” promovido tanto pela China como pelos governos locais, bem como pela abordagem chinesa de “tolerância zero” à pesca INN, os navios da FPL chinesa no SOI têm uma elevada propensão para a pesca ilegal e violações dos direitos humanos, refletindo padrões observados em toda a frota à escala global. Estas práticas acarretam enormes custos

para os ecossistemas marinhos que são tão cruciais para uma economia azul próspera, com efeitos nas comunidades costeiras no SOI e mais longe. Além disso, o estudo concluiu que os membros da tripulação, muitas vezes vulneráveis devido à precariedade do emprego e das condições de trabalho, juntamente com a natureza fisicamente remota do trabalho, são rotineiramente submetidos a trabalhos até à exaustão, enganados e terrivelmente maltratados, enquanto ficam presos no mar durante meses ou mesmo anos.

Quaisquer iniciativas da economia azul devem, no seu cerne, ser legais, equitativas e sustentáveis – sem esta base, os governos e as empresas correm o risco de comprometer a viabilidade económica a longo prazo da pesca e de outras atividades marinhas na prossecução de ganhos a curto prazo. Embora a FPL chinesa não seja, certamente, o único culpado pelas atividades de pesca insustentáveis no SOI, a elevada percentagem de navios chineses que estão ligados a atividades cruéis e ilegais, juntamente com a presença financeira e política da China em terra e muitas vezes opaca na região, indica que a IOTC exige uma maior atenção às suas atividades, Estados costeiros, Estados mercantis, Estados de bandeira e Estados portuários. Isso deve implicar, no mínimo, a consagração de medidas de transparência em todos os regulamentos e quadros pertinentes no domínio das pescas, a fim de permitir que todas as partes interessadas compreendam melhor quem pesca, como, onde e para quê. As recomendações que se seguem podem, se aplicadas, servir para atenuar a pesca INN e as violações dos direitos humanos, não só por parte da FPL chinesa, mas também de todos os navios industriais que operam no SOI.

Recomendações

Aos membros da IOTC:

- Reforçar o cumprimento dos requisitos em matéria de beneficiários efetivos nos termos da Resolução 19/04 relativa ao registo da IOTC dos navios autorizados a operar na área de competência da IOTC.
- Alterar a Resolução 07/01 para promover o cumprimento pelos nacionais dos PCC, das CMM da IOTC, a fim de evitar que os nacionais continuem a beneficiar da pesca INN ou a apoiá-la.
- Aumentar para 20 %, até 2025, a cobertura de observadores exigida para os palangreiros, a fim de melhor prevenir, desencorajar e detetar melhor a pesca INN e os abusos que lhe estão associados, bem como melhorar a comunicação de informações sobre as capturas acessórias e outras deficiências de dados nas pescarias da região.
- Reforçar a Resolução 23/05 que estabelece um programa de transbordo por navios de pesca de grande escala, a fim de melhorar a monitorização, o controlo e a vigilância e reduzir as possibilidades de atividades de pesca INN.
- A mais longo prazo, proibir as operações de transbordo no mar, introduzindo, como medidas intermédias, o aumento progressivo dos níveis mínimos obrigatórios de capturas desembarcadas ou transbordadas nos portos, a fim de reduzir a dependência dessas operações de determinadas frotas de atuneiros palangreiros de grande escala, como a FPL chinesa.
- Adotar limites para o número máximo de dias no mar sem regressar ao porto para os navios de pesca. Todos os navios de pesca devem ser impedidos de operar no mar durante mais de 12 meses de cada vez.
- Alterar a Resolução 17/05 sobre a conservação dos tubarões capturados em associação com pescarias geridas pela IOTC, a fim de assegurar a conservação eficaz e a gestão sustentável dos tubarões, e consagrar uma política de "barbatanas naturalmente ligadas" no quadro regional de gestão das pescas.
- Adotar uma nova recomendação para melhorar a rastreabilidade através de um sistema eletrónico de documentação das capturas e estabelecer um sistema parcialmente centralizado de monitorização dos navios e um regime de embarque e inspeção no alto mar para reforçar o acompanhamento, o controlo e a vigilância da pesca do atum e afins no Oceano Índico.
- Em conformidade com a Resolução 23/06 sobre a conservação dos cetáceos, rever todas as informações disponíveis sobre o estatuto dos cetáceos na área de competência da IOTC e, nessa base, adotar medidas que protejam eficazmente os mamíferos aquáticos dos efeitos negativos das interações com todas as pescarias da IOTC e dos comportamentos descritos no presente relatório.
- Seguir as pisadas da ICCAT e da Comissão das Pescas do Pacífico Ocidental e Central e adotar uma resolução sobre as normas laborais nas pescarias da IOTC ou, como medida intermédia, uma recomendação. et central et adopter une résolution sur les normes de travail dans les pêcheries de la CTOI ou, à titre d'étape intermédiaire, une recommandation.



Para os estados que atuam como bandeiras locais da FPL chinesa:

- Exigir a todos os navios registados, e como parte de todos os pedidos de inscrição no ficheiro da frota, informações sobre as modalidades de propriedade, incluindo a identidade e a nacionalidade dos beneficiários efetivos, e registos sobre o destino dos lucros das atividades de pesca. A menos que possa haver uma garantia clara de que o beneficiário efetivo de um navio pode ser identificado e responsabilizado, se necessário, o estado deve retirar o navio do seu registo ou recusar o registo.
- Proceder a verificações dos antecedentes de qualquer pessoa ou empresa que constitua uma nova empresa de pesca ou que retome uma empresa de pesca já existente e assegurar que as autoridades competentes sejam imediatamente notificadas de qualquer proposta de alteração dos regimes de propriedade existentes.
- Cooperar e trocar informações sobre os navios com as autoridades de pesca e de registo de navios do estado de pavilhão requerente e de outros estados relevantes – incluindo a China – antes de um navio ser autorizado a entrar na frota. Abster-se de emitir certificados de exclusão para navios que não tenham liquidado todas as multas e responsabilidades. Os estados de pavilhão requerentes deverão recusar os pedidos desses navios.
- Controlar os navios com um histórico de desvio de bandeira para combater a mudança abusiva de bandeira.
- Publicar listas em linha de navios registados no seu pavilhão e disponibilizar as informações pertinentes através do Registo Mundial de Navios de Pesca, Navios de Transporte Refrigerado e Navios de Abastecimento da FAO, impondo números da IMO para todos os navios elegíveis e identificadores únicos nacionais de navios para todos os outros navios.
- Assegurar que todas as suspeitas de infrações às pescas cometidas por navios estrangeiros, incluindo os da FPL chinesa que arvoram pavilhão local, sejam objeto de uma investigação exaustiva e que sejam impostas sanções dissuasoras sempre que as violações sejam confirmadas, independentemente de os casos serem resolvidos em tribunal ou extrajudicialmente. Alterar, sempre que adequado, a legislação nacional, a fim de prever coimas mínimas proporcionais à gravidade da infração e ao volume de negócios anual do infrator, caso este seja uma sociedade.
- Ratificar e aplicar todos os acordos internacionais pertinentes que estabelecem normas para os navios de pesca e condições de trabalho para as tripulações, incluindo o Acordo da Cidade do Cabo para a Segurança dos Navios de Pesca, a Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de

Quartos para o Pessoal dos Navios de Pesca (NFCSQ-F), as convenções fundamentais da OIT e outras convenções pertinentes, como a Convenção sobre o Trabalho no Sector das Pescas (C188) e a Convenção sobre a Violência e o Assédio (C190).

Para os estados costeiros do SOI onde a FPL chinesa opera:

- Assegurar que todos os investimentos em infraestruturas e atividades da Economia Azul são devidamente transparentes, sendo disponibilizadas ao público informações sobre o financiamento, os intervenientes, os prazos, os impactos ambientais e socioeconómicos e as atenuações atenuadas.
- Certificar-se de que todas as avaliações de impacto são realizadas de forma independente, garantindo que os projetos são considerados no contexto das vulnerabilidades múltiplas e interativas que as comunidades costeiras enfrentam. Essas avaliações devem ser conduzidas de uma forma verdadeiramente participativa, envidando todos os esforços para incluir os grupos marginalizados nas comunidades, incluindo as mulheres e os idosos.
- Assegurar que todas as suspeitas de infração das pescas cometidas por navios à FPL chinesa sejam objeto de investigação exaustiva, em conformidade com a lei e os protocolos estabelecidos, e que sejam impostas sanções dissuasoras sempre que as violações sejam confirmadas, independentemente de os casos serem resolvidos em tribunal ou extrajudicialmente. Alterar, sempre que adequado, a legislação nacional, a fim de prever coimas mínimas proporcionais à gravidade da infração e ao volume de negócios anual do infrator, caso este seja uma corporação.
- Assegurar que o número de licenças de pesca emitidas, incluindo para a FPL chinesa, é sustentável, em conformidade com os melhores pareceres científicos disponíveis e a capacidade de MCV.
- Garantir, através de legislação, monitoramento e aplicação, que as ZEE proibam estritamente toda e qualquer atividade industrial e, quando necessário, expandam a ZEE para representar com precisão os pesqueiros da pequena pesca, levando em conta o fato de que isso continuará a evoluir diante do aquecimento global e do esgotamento das populações de peixes.
- Eliminar progressivamente a utilização de artes industriais de arrasto pelo fundo nas zonas costeiras, dados os seus impactos ecológicos negativos amplamente reconhecidos, a fim de preservar ecossistemas vitais e a biodiversidade que os habita.

Para os estados portuários do SOI usados pela FPL chinesa:

- Adotar requisitos mínimos de transparência para os navios que operam na sua ZEE, incluindo a publicação de informações completas, atualizadas e acessíveis sobre as autorizações e os beneficiários efetivos, e exigir que todos os navios elegíveis a quem seja concedido acesso às águas nacionais tenham um número IMO.
- Proceder a um controlo exaustivo dos antecedentes dos navios que solicitam pescar nas águas nacionais, a fim de garantir que é recusada a autorização aos navios cujos beneficiários efetivos estão ligados à pesca INN.
- Publicar informações atualizadas sobre infrações cometidas por navios FPL e respetivas sanções, assegurando que as informações publicadas são completas, exatas e acessíveis.
- Se for caso disso, clarificar o papel e as responsabilidades dos nacionais que atuam como representantes locais de entidades estrangeiras, a fim de lhes permitir o acesso às ZEE, se necessário, desenvolvendo instrumentos regulamentares.
- Apoiar os progressos realizados em matéria de cooperação regional e de partilha de informações sobre as atividades de pesca através dos organismos regionais de pesca competentes, bem como com as autoridades nacionais competentes e os organismos internacionais.
- Aproveitar o potencial das plataformas regionais e internacionais de partilha de informações, como o Centro Regional de Coordenação do Controlo e Vigilância da Monitorização das Pescas da Comunidade de Desenvolvimento da África Austral, as RFMO e a Interpol, para realizar verificações de diligência devida e alertar prontamente sobre potenciais casos de incumprimento.
- Desenvolver mecanismos através dos quais os membros da tripulação e os observadores das pescas empregados nos navios FPL possam fornecer, de forma segura e anónima, informações sobre a pesca INN e as violações dos direitos humanos que ocorrem a bordo dos navios. Este mecanismo deve incluir medidas destinadas a combater os incentivos e as causas da corrupção e da não comunicação de tais infrações, incluindo suborno, abusos físicos e verbais contra a tripulação e os observadores e a retenção de salários.
- Aplicar efetivamente o Acordo da FAO sobre as Medidas do Estado do Porto e, do mesmo modo e se for caso disso, aplicar efetivamente os CMM relativos às medidas do Estado do porto adotadas pelas RFMO.
- Em especial, e ao determinar quais os navios a inspecionar, aumentar o controlo das empresas identificadas como associadas a atividades de pesca INN e/ou a violações dos direitos humanos. Ao fazê-lo, os estados do porto deverão continuar a desenvolver relações de trabalho com outros estados portuários e costeiros importantes, para efeitos de verificação.
- Sempre que um estado do porto tenha motivos razoáveis para crer que um navio da FPL chinesa que procura entrar no seu porto praticou pesca INN ou infrações conexas, deve recusar a entrada no porto desse navio ou permitir a entrada exclusivamente para efeitos de inspeção do navio e de adoção de outras medidas adequadas para prevenir, dissuadir e eliminar a pesca INN e infrações conexas.
- Se esse navio for encontrado num porto, recusar-lhe a utilização do porto para desembarque, transbordo, acondicionamento e processamento de pescado, bem como para outros serviços portuários, incluindo, nomeadamente, o abastecimento de combustível, a manutenção e a docagem em seco.
- Não obstante o que precede, o estado do porto não deverá recusar a entrada no porto a um navio se existirem suspeitas ou a probabilidade de ocorrerem violações dos direitos humanos nesse navio - por exemplo, se um navio ou uma frota tiver anteriormente documentado abusos, ou se forem identificados outros indicadores de trabalho forçado, como um navio que passa um período prolongado no mar (mais de 12 meses).
- Aproveitar o potencial das plataformas regionais e internacionais de partilha de informações, como o Centro Regional de Coordenação do Controlo e Vigilância da Monitorização das Pescas da Comunidade de Desenvolvimento da África Austral, as RFMO e a Interpol, para realizar verificações de diligência devida e alertar prontamente sobre potenciais casos de incumprimento.

Para os estados de mercado fornecidos pela FPL chinesa que opera no SOI:

- Adotar mecanismos de controlo das importações ou, quando existam, reforçá-los e procurar alinhá-los para eliminar lacunas, proporcionar clareza e permitir o intercâmbio de informações, a facilitação do comércio legal e a interoperabilidade.
- Reforçar o controlo das importações de produtos da pesca provenientes de navios suspeitos de pesca INN ou de violações dos direitos humanos através de controlos, verificações e procedimentos de inspeção normalizados, em conformidade com critérios de risco.
- Neste contexto, as verificações devem dar prioridade aos produtos da pesca provenientes de frotas e empresas identificadas no presente relatório como estando potencialmente envolvidas ou associadas a atividades de pesca INN, violações dos direitos humanos ou ambas.
- Se existirem provas documentadas de incumprimento da legislação e das medidas de gestão aplicáveis, fechar os seus mercados aos produtos em causa e notificar o estado de pavilhão, bem como, se for caso disso, outros países pertinentes.
- Assegurar a partilha de informações de rotina e atempada com outros estados de mercado existentes ou potenciais, incluindo sobre remessas rejeitadas,

o que pode permitir às autoridades evitar desvios de fluxos comerciais e restringir o acesso ao mercado a intervenientes sem escrúpulos, com ênfase nos beneficiários efetivos.

- Aumentar a coordenação dos mecanismos de cooperação bilateral, das medidas baseadas no comércio e das políticas mundiais de transparência das pescas, incluindo nas RFMO, a fim de alavancar o poder de mercado para pressionar a China a realizar as reformas necessárias do seu quadro de governação das pescas através de requisitos de importação.
- Neste contexto, alinhar as abordagens para combater a pesca INN e as violações dos direitos humanos na FPL chinesa, incluindo a adoção de medidas que pressionem a China a tornar pública, nomeadamente, a lista negra da China de infratores da pesca INN, bem como a lista dos navios da FPL chinesa autorizados e dos acordos de pesca do país.
- Prestar apoio aos Estados costeiros com uma elevada presença da FPL chinesa para aumentar a sua capacidade de luta contra a pesca INN e levar a cabo reformas fundamentais das suas políticas das pescas.



Ao governo da República Popular da China:

Alinhamento com as melhores práticas e cooperação com parceiros internacionais

- Garantir que as informações sobre os navios da FPL chinesa carregados no Registro Global de Navios de Pesca, Navios de Transporte Refrigerado e Navios de Abastecimento da FAO pela China sejam abrangentes e atualizadas.
- Cooperar com os governos estrangeiros relevantes para clarificar a natureza e a extensão da propriedade e dos interesses chineses nos seus setores da pesca, a fim de aplicar os instrumentos jurídicos pertinentes.
- Obrigar os números da IMO como pré-requisito para a aprovação de navios de pesca para operar no estrangeiro (ou identificadores únicos de navio (IUNs) equivalentes, sempre que o navio não seja elegível ao abrigo do Sistema de Número de Identificação de Navios da OMI).
- Ratificar e aplicar a Convenção C188 da OIT sobre o Trabalho no Sector das Pescas e outras convenções pertinentes da OIT para abordar questões relacionadas com abusos laborais, bem como o Acordo da Cidade do Cabo para a Segurança dos Navios de Pesca e a STCW-F. Outras proteções para os trabalhadores a bordo dos navios poderiam incluir a criação de uma infração específica para o recurso a trabalho forçado ou forçado pelos operadores e a exigência de listas obrigatórias da tripulação para os navios da FPL.

Sanções

- Atualizar o quadro legislativo nacional, se necessário, a fim de assegurar que os nacionais chineses ou quaisquer pessoas singulares ou coletivas sujeitas à jurisdição da China que sejam responsáveis, beneficiem, apoiem ou participem em atividades de pesca INN por navios de pesca que arvoram pavilhão de países estrangeiros (por exemplo, na qualidade de operadores, beneficiários efetivos, proprietários, prestadores de serviços logísticos e de logística, incluindo prestadores de seguros e outros prestadores de serviços financeiros) possam ser processados judicialmente e sujeitos a sanções dissuasoras.
- Assegurar que o apoio público sob a forma de subsídios, empréstimos e outros fundos não esteja disponível para empresas com um histórico de infrações à pesca INN e/ou abusos laborais documentados, no contexto da eliminação de subsídios prejudiciais.
- Continuar a atualizar e publicar informações sobre infrações relacionadas com a pesca e sanções aplicadas por navios da FPL, a fim de garantir que as informações publicadas são completas, credíveis e acessíveis.

Sustentabilidade e transparência

- Estabelecer princípios orientadores claros e requisitos para os acordos de pesca (tanto os que envolvem o estado chinês como as empresas privadas) para garantir que as operações da FPL sejam transparentes, legais e sustentáveis.
- Reformar o sistema de revisão e aprovação de projetos de pesca ao largo, a fim de incluir critérios específicos para combater eficazmente a mudança de pavilhão abusiva por parte da FPL chinesa, incluindo a obrigação de os operadores fornecerem informações sobre as atividades dos navios realizadas sob pavilhão de países terceiros (dados sobre capturas, esforço de pesca, infrações à pesca INN) e de o MARA realizar verificações pormenorizadas das atividades dos navios realizadas sob pavilhão com problemas de conformidade conhecidos.
- Obrigar à publicação de informações sobre os projetos FPL aprovados, incluindo a duração dos projetos e os dados do navio (por exemplo, nome, beneficiário efetivo, pavilhão, UVI, tipo de arte, tonelagem, possibilidades de pesca atribuídas). As informações devem estar disponíveis numa base de dados atualizada, acessível ao público e pesquisável.

A todos os Estados costeiros, de bandeira e de mercado:

- Adotar as medidas recomendadas na "Carta Global para a Transparência nas Pescas" da Coligação para a Transparência nas Pescas (**Anexo 2**),³⁶⁵ como o meio mais eficaz em termos de custos e de impacto imediato para combater as actividades ilegais, insustentáveis e antiéticas referidas neste e noutros relatórios da EJP.

Apêndices

Anexo 1 - Metodologia detalhada

Métodos de identificação dos navios da FPL chinesa que operam atualmente no SOI

A fim de mapear os navios da FPL chinesa que operam no SOI, o estudo se concentrou naqueles supostamente ativos, ou autorizados a pescar, na região em 2023. A primeira fase consistiu em descarregar a lista de todos os navios de pesca considerados como tendo pescado na zona de estudo durante o período acima referido a partir das plataformas de localização de navios em linha GFW e Starboard, com base na análise de dados AIS.³⁶⁶

Os navios eram considerados parte da FPL chinesa se arvorassem pavilhão da China ou se arvorassem outro pavilhão, mas se descobrisse que eram propriedade ou controlados de outra forma, direta ou indiretamente, por entidades chinesas. As informações sobre a propriedade dos navios, incluindo os beneficiários efetivos, foram apuradas através de uma variedade de fontes, incluindo o Portal Marítimo S&P³⁶⁷ (amplamente considerado como a base de dados mais atualizada de informações sobre navios), os dados publicados pela MARA³⁶⁸ e o Registo de Navios Autorizados da IOTC, que contém informações sobre a identidade e a propriedade de todos os navios com mais de 24 metros, ou pescar fora das suas jurisdições nacionais, que estão autorizadas a visar atum e espécies afins no Oceano Índico.³⁶⁹

Para além do acima referido, foram obtidas informações a partir das listas de licenças e autorizações de navios dos estados costeiros, sempre que disponíveis - especificamente as de Madagáscar (2023), Moçambique (2023) e Seicheles (2023) - bem como do Registo de Navios Autorizados da IOTC e de outros documentos da IOTC. Em todos os casos, os controlos de propriedade foram realizados como acima referido. Note-se que o registo da IOTC enumera todos os navios que exercem a pesca dirigida ao atum e espécies afins em todo o Oceano Índico e, com base apenas nos registos da IOTC, não é possível discernir os que operam especificamente no SOI, tal como delineado no presente relatório. No entanto, a natureza migratória destas espécies, juntamente com uma análise dos percursos dos navios disponíveis e dos dados de captura fornecidos pela IOTC³⁷⁰, indica que, ao longo de um período de 12 meses, é provável que entrem no SOI enquanto seguem as rotas de migração dos peixes.

Note-se também que, mesmo que um navio conste do registo da IOTC ou de uma lista de licenças costeiras, isso não significa necessariamente que irá pescar na região. No entanto, prevê-se que alguns navios constem da lista, mas não que pesquem, e ainda foi considerado pertinente incluir todos os navios autorizados a pescar na região, dada a seu potencial para aí operarem no futuro.

Potencial subcontagem da FPL chinesa no SOI

Os métodos acima referidos podem subestimar a presença de navios de pesca chineses na região SOI. Embora os dados AIS possam servir como um indicador útil da atividade dos navios, há muito poucos casos a nível mundial em que a sua utilização é obrigatória no setor das pescas. Isto significa que os navios podem operar por longos períodos enquanto transmitem apenas parcialmente AIS, ou não o fazem de todo. Por exemplo, um estudo de 2024 na revista académica *Nature* estima que aproximadamente três quartos da atividade global de pesca industrial não apareceram em sistemas públicos de monitoramento que exibem transmissões AIS.³⁷¹ Existe a possibilidade de que os navios chineses que operam na região SOI sem transmitir AIS não tenham aparecido nas fontes de dados disponíveis e, portanto, não tenham sido incluídos no nosso conjunto de dados AIS.

Também é possível que a FPL chinesa na região tenha sido subestimado devido a dificuldades em provar que a propriedade ou o controle de um navio está na China. Esta situação surge frequentemente devido à utilização de pavilhões de conveniência e de estruturas empresariais opacas, incluindo empresas de fachada e empresas comuns, o que pode tornar complexa a identificação das entidades que controlam efetivamente as operações de pesca.³⁷² Houve uma série de casos durante o processo de coleta e análise de dados em que navios de propriedade chinesa estavam a operar sob pavilhões de Estado costeiro, ou pavilhões de conveniência conhecidos - com informações de propriedade apenas podendo ser obtidas através de serviços pagos ou fontes de dados em chinês.

Métodos para identificar o investimento chinês em terra na região SOI

Além de mapear as atividades no mar da FPL chinesa, este relatório também detalhará as informações disponíveis sobre o investimento chinês na região SOI, com foco específico no investimento em infraestrutura marítima e de pesca - por exemplo, portos, instalações de processamento e locais de desembarque. Para o efeito, foi realizado um conjunto normalizado de pesquisas na Internet em cinco línguas (inglês, francês, mandarim, português e suaíli), a fim de identificar os investimentos chineses na região, por exemplo, ["China" "porto" "país-alvo"], ["China" "investimento" "país-alvo"], ["China" "ajuda" "país-alvo"].

Além disso, dados relevantes sobre o investimento chinês foram extraídos de uma série de bases de dados destinadas a mapear os envolvimento financeiros do país com parceiros internacionais - particularmente aqueles que ocorrem como empréstimos, ajuda ou fundos de desenvolvimento. Foram utilizadas as seguintes bases de dados: Chinese Loans to Africa Database³⁷³, Chinese Global Power Database³⁷⁴, dados coligidos pela SAIS China Africa Research Initiative (SAIS-CARI),³⁷⁵ China's Overseas Development Finance Database³⁷⁶ e o website da AidData³⁷⁷.

Métodos de registo de casos suspeitos ou confirmados de pesca INN e de violações dos direitos humanos

Os relatórios de pesca INN documentados no presente estudo derivam de uma combinação de fontes primárias e secundárias. A pesquisa primária envolveu entrevistas com tripulantes indonésios ($n = 28$), filipinos ($n = 16$) e moçambicanos ($n = 16$) que trabalharam na região SOI em navios da FPL chinesa, ou trabalharam fora do SOI em navios que agora se acredita estarem operando na região. Foram realizadas entrevistas semi-estruturadas por investigadores do EJF em cada país para recolher informações detalhadas sobre a pesca ilegal, violações dos direitos humanos, processos de recrutamento, condições de vida e de trabalho, informações sobre navios e áreas de operação. Foram também realizadas entrevistas semi-estruturadas com pescadores artesanais ($n = 7$) e transformadores de peixe ($n = 5$) em duas comunidades piscatórias moçambicanas durante o mês de Janeiro de 2024. Os tópicos incluíram interações entre pescadores de pequena escala e embarcações industriais, mudanças nas práticas de pesca e processamento de peixe (incluindo o acesso ao peixe) e os impactos da pesca industrial nas comunidades costeiras e meios de subsistência.

A investigação secundária envolveu a realização de um conjunto normalizado de pesquisas na Internet em cinco línguas (como acima) para identificar casos de pesca ilegal chinesa ou violações dos direitos humanos na região relatados nos meios de comunicação social, relatórios de ONG e outra literatura. Foram igualmente realizadas buscas a cada um dos navios da FPL chinesa identificados como operando na região, por exemplo, ["nome do navio", "INN"], ["nome do navio", "pesca ilegal"], ["nome do navio", "abuso"].

Para além dos termos de pesquisa acima referidos, foram extraídas informações de uma série de conjuntos de dados e fontes publicamente disponíveis. Estas incluem a lista INN Trygg Mat Tracking (TMT),³⁷⁸ o registo criminal de navios de pesca e a plataforma associada "Spyglass",³⁷⁹ a ferramenta interativa "Bait to Plate" Outlaw Ocean, o³⁸⁰ Youtube e os avisos de pesca INN publicados pela MARA que abrangem infrações ocorridas durante o período de 2017-2019. As notificações do MARA incluíam informações como os nomes dos navios e das empresas, as fontes das informações (por exemplo, Estado costeiro, RFMO), pormenores sobre a infração, a necessidade de uma investigação mais aprofundada e decisões sancionatórias.

Este relatório distingue entre "casos" e "delitos". Um caso refere-se a um evento ou série de eventos que envolvem uma embarcação específica e, dentro desse "caso", podem existir várias infrações. Por exemplo, se um navio fosse detido pelas autoridades responsáveis pela pesca e acusado e/ou sancionado por remoção das barbatanas de tubarões, pesca sem licença válida e utilização de artes proibidas, tal seria assinalado como um caso e como três infrações distintas.

Um comportamento foi considerado constitutivo de uma infração à pesca INN sempre que haja razões para crer que violou as leis e regulamentos aplicáveis em matéria de pescas, as CMM das RFMO ou outras normas do direito internacional. As violações dos direitos humanos (incluindo as violações dos direitos laborais) referem-se a casos em que há razões para crer que o tratamento e as condições de emprego da tripulação ficam aquém dos instrumentos internacionais pertinentes e das melhores práticas, em especial os indicadores de trabalho forçado da OIT, a Convenção sobre o Trabalho no Setor das Pescas (C188)³⁸¹ e a Convenção sobre a Violência e o Assédio (C190).³⁸² A utilização do termo "infração" refere-se indistintamente a infrações alegadas, suspeitas e confirmadas, pelo que não deve ser entendida como implicando que a atividade em causa foi considerada ilícita pelas autoridades competentes.

Limitações dos dados

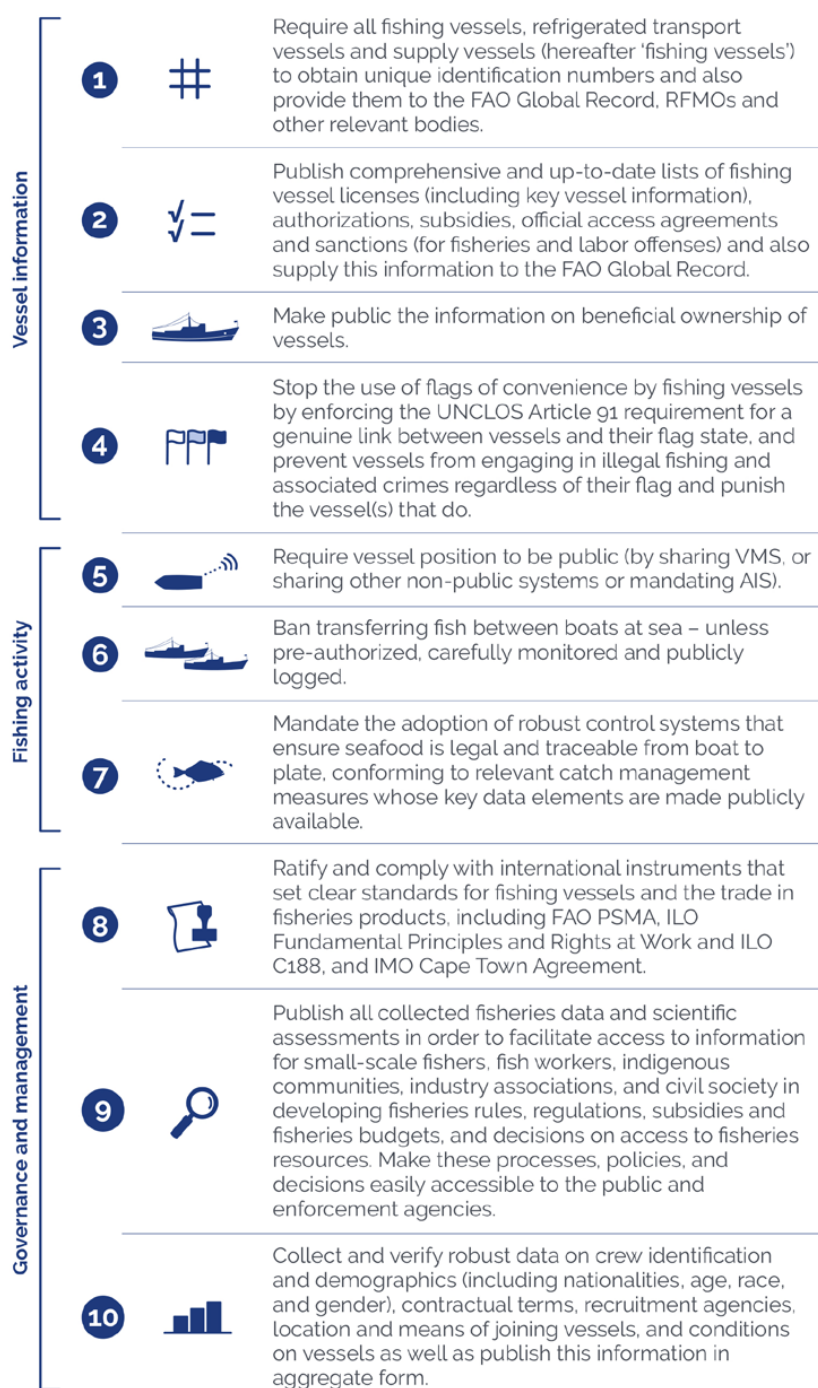
É importante reconhecer as fontes de informação divergentes sobre a pesca INN e as violações dos direitos humanos, bem como a confiança associada na qualidade dos dados. Para efeitos do presente relatório, as infrações comunicadas por fontes oficiais do Governo, em especial as que resultaram em sanções, estão associadas a um maior grau de certeza em comparação com as infrações comunicadas por ONG ou pelos meios de comunicação social que não tenham sido confirmadas pelo Estado costeiro ou de pavilhão competente ou pelo organismo regional de pesca competente.

Do mesmo modo, os dados obtidos através de entrevistas correm o risco de incluir informações erróneas devido ao facto de, frequentemente, terem passado alguns anos desde que os entrevistados trabalharam em navios de pesca ou trabalharam em vários navios diferentes, muitas vezes no âmbito da mesma frota. Estes factos podem tornar difícil para a tripulação recordar determinados eventos com total precisão ou associar um incidente específico à embarcação correta. Todos os esforços foram empreendidos para mitigar o potencial desses erros através da corroboração de testemunhos contraprovas adicionais - quando a tripulação disponível foi solicitada a fornecer qualquer prova fotográfica ou de vídeo que apoiasse o seu testemunho, incluindo fotos do navio e dos seus contratos. No entanto, estas provas adicionais não estavam disponíveis em todos os casos e, como tal, continua a existir o risco de testemunhos imprecisos.

Quadro 14 - Fonte de informação sobre a pesca INN e as infrações aos direitos humanos consideradas para o estudo

Fonte	Número de casos de pesca INN/direitos humanos	Porcentagem do total de casos	Número de pesca INN/infrações aos direitos humanos
Entrevistas com a equipe da EJF	42	42,9%	102
Registos oficiais de sanções dos governos dos estados costeiros ou do MARA	36	36,7%	67
Vidro espião	9	9,2%	11
Mídias	6	6,1%	6
YouTube	3	3,1%	4
Relatório das ONG	2	2%	3
Total	98	100%	193

Anexo 2 - Coligação para a Transparência das Pescas “Carta Global para a Transparência”



- 1 Agnew, D., Pearce, J., Pramod, G., et al. (2009) Estimating the Worldwide Extent of Illegal Fishing. *PLoS ONE*. 4(2). e4570.
- 2 ClientEarth. (2023) Illegal fishing is now a bigger threat to the ocean than piracy - here's why it matters. Disponível em: <https://www.clientearth.org/latest/news/illegal-fishing-is-now-a-bigger-threat-to-the-ocean-than-piracy-here-s-why-it-matters/>
- 3 Selig, E., Nakayama, S., Wabnitz, C., et al. (2022) Revealing global risks of labor abuses and illegal, unreported and unregulated fishing. *Nature Communications*. 13: 1612.
- 4 Stimson (2019). Shining a light: the need for transparency across distant water fishing. Disponível em: <https://www.stimson.org/wp-content/files/file-attachments/Stimson%20Distant%20Water%20Fishing%20Report.pdf>
- 5 White, E., Baker-Medard, M., Vakhitova, V., et al. (2022) Distant water industrial fishing in developing countries: A case of Madagascar. *Ocean & Coastal Management*. 216: 105925.
- 6 FAO. (2022) The state of world fisheries and aquaculture 2022. Disponível em: <https://www.fao.org/documents/card/en/c/cc0461en>
- 7 State Council of the People's Republic of China. (2023) White Paper on China's Distant Water Fisheries Development. Disponível em: http://www.moa.gov.cn/xw/zwdt/202310/t20231024_6438981.htm
- 8 EJF. (2022) The ever-widening net. Disponível em: <https://ejf.org/foundation.org/reports/the-ever-widening-net-mapping-the-scale-nature-and-corporate-structures-of-illegal-unreported-and-unregulated-fishing-by-the-chinese-distant-water-fleet>
- 9 FAO. (2022) The state of world fisheries and aquaculture 2022. Disponível em: <https://www.fao.org/documents/card/en/c/cc0461en>
- 10 *Ibid*.
- 11 EJF. (2022) The ever-widening net. Disponível em: <https://ejf.org/foundation.org/reports/the-ever-widening-net-mapping-the-scale-nature-and-corporate-structures-of-illegal-unreported-and-unregulated-fishing-by-the-chinese-distant-water-fleet>
- 12 *Ibid*.
- 13 The New Yorker. (2023) The crimes behind the seafood you eat. Disponível em: <https://www.newyorker.com/magazine/2023/10/16/the-crimes-behind-the-seafood-you-eat>
- 14 IUU Fishing Index. (2023) 2023 Results. Disponível em: <https://iuufishingindex.net/ranking>
- 15 EJF. (2022) The ever-widening net. Disponível em: <https://ejf.org/foundation.org/reports/the-ever-widening-net-mapping-the-scale-nature-and-corporate-structures-of-illegal-unreported-and-unregulated-fishing-by-the-chinese-distant-water-fleet>
- 16 The Guardian. (2020) 'Hold on, brother': the final days of the doomed crew on the Long Xing 629. Disponível em: <https://www.theguardian.com/environment/2020/jul/07/hold-on-brother-final-days-of-doomed-crew-on-chinese-shark-fIUUing-boat>
- 17 SCMP. (2021) Indonesian jumped ship in Somali waters to escape abuse on Chinese fishing vessel: survivor recalls death and violence at sea. Disponível em: <https://www.scmp.com/week-asia/people/article/3154620/indonesian-jumped-ship-somali-waters-escape-abuse-chinese-fishing>
- 18 Dialogo Americas. (2023) Uruguay: Message in a bottle highlights forced labor in Chinese Fishing Fleet. Disponível em: <https://dialogo-americas.com/articles/uruguay-message-in-a-bottle-highlights-forced-labor-in-chinese-fishing-fleet/>
- 19 Harris, A., e Gove, D. (2023) South West Indian Ocean Fisheries Commission - Ten years promoting and strengthening regional cooperation for securing sustainable fisheries in the SWIO region. https://d2ouvy59podg6k.cloudfront.net/downloads/swiofc_booklet_2015.pdf
- 20 WWF. (2023) The missing millions from shrimp and tuna fisheries in the South West Indian Ocean - improving understanding of illegal, unreported and unregulated fishing. Disponível em: https://wwf.org/wwf-uuu_fishing_of_shrimp_and_tuna_in_the_south_west_indian_ocean_may_2023.pdf
- 21 FAO. (2024) Indian Ocean, Western (Major Fishing Area 51). Fisheries and Aquaculture Division [online]. Roma.
- 22 Chinese Loans to Africa Database, disponível em: <https://www.bu.edu/gdp/chinese-loans-to-africa-database/>
- 23 Chinese Global Power Database, disponível em: <https://www.bu.edu/cgp/>
- 24 SAIS-CARI, disponível em: <https://www.sais-cari.org/about>
- 25 China's Overseas Development Finance Database, disponível em: <https://www.bu.edu/gdp/chinas-overseas-development-finance/>
- 26 Website da AidData, disponível em: <https://www.aiddata.org/china>
- 27 Kroodsmá, D. A., Mayorga, J., Hochberg, T., Miller, N. A. et al. (2018) 'Tracking the global footprint of fisheries', *Science*, 359, pp. 904–908; de Souza, E. N., Boerder, K., Matwin, S. & Worm, B. (2016) 'Improving fishing pattern detection from satellite AIS using data mining and machine learning', *PLoS One*, 11, e0158248.
- 28 Patil, P.G., Virdin, J., Diez, S.M., Roberts, J., Singh, A. (2016) Toward a Blue Economy: A Promise for Sustainable Growth in the Caribbean: An Overview. The World Bank, Washington D.C.
- 29 World Bank. (2017) The potential of the blue economy: Increasing long-term benefits of the sustainable use of marine resources for small island developing states and coastal least developed countries. Disponível em: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/26843/115545.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- 30 Silver, J. J., Gray, N. J., Campbell, L. M., Fairbanks, L. W., e Gruby, R. L. (2015) Blue Economy and Competing Discourses in International Oceans Governance. *The Journal of Environment & Development*, 24(2), 135-160.
- 31 Reaka, M. L. e Lombardi, S. A. (2011) 'Hotspots on Global Coral Reefs' in Zachos, F. E. & Habel, J. C. (eds.) *Biodiversity Hotspots: Distribution and Protection of Conservation Priority Areas*. Berlin: Springer, pp. 471-501.
- 32 WWF. (2018) Importance of the marine biodiversity of the Western Indian Ocean. Disponível em: https://wwf.org/wwf_news/7334171/Importance-of-the-marine-biodiversity-of-the-Western-Indian-Ocean
- 33 IUCN. (2021) The conservation status of marine biodiversity of the Western Indian Ocean. Disponível em: <https://www.iucn.org/resources/publication/conservation-status-marine-biodiversity-western-indian-ocean#:~:text=The%20stability%20of%20these%20valuable,ecosystems%20to%20support%20human%20communities.>
- 34 FAO. (2022) *The State of World Fisheries and Aquaculture 2022: Towards Blue Transformation*, FAO, Roma. <https://www.fao.org/3/cc0461en/cc0461en.pdf>
- 35 ISSF. (2023) Status of the world fisheries for tuna: November 23. Disponível em: <https://www.issf.org/downloads/35754/?tmstv=1709298397>
- 36 FAO. (2022) *The State of World Fisheries and Aquaculture 2022: Towards Blue Transformation*, FAO, Roma. Disponível em: <https://www.fao.org/3/cc0461en/cc0461en.pdf>
- 37 FAO (2018) *The State of World Fisheries and Aquaculture 2018 (SOFIA)*. Roma. Disponível em: <https://www.fao.org/documents/card/en/c/i9540en>
- 38 Harris, A. e Gove, D. (2023) South West Indian Ocean Fisheries Commission - Ten years promoting and strengthening regional cooperation for securing sustainable fisheries in the SWIO region. Disponível em: https://d2ouvy59podg6k.cloudfront.net/downloads/SOIFc_booklet_2015.pdf
- 39 Indian Ocean Tuna Commission. (2023) Best scientific estimates of nominal catches (1950- 2021) <https://data.iotc.org/browser/NC/SCI/>. Calculations by WWF [WWF. (2023) The missing millions from shrimp and tuna fisheries in the South West Indian Ocean - improving understanding of illegal, unreported and unregulated fishing. Disponível em: https://wwf.org/wwf-uuu_fishing_of_shrimp_and_tuna_in_the_south_west_indian_ocean_may_2023.pdf]
- 40 *Ibid*.
- 41 É importante notar, no entanto, que a IOTC proporciona uma margem muito maior para a classificação das "pescarias artesanais" em comparação com outras organizações regionais de gestão das pescas (ORGP), reconhecendo os navios de comprimento até 24 metros como "pequena escala", o dobro da definição da Comissão Internacional para a Conservação dos Tumídeos do Atlântico (ICCAT).
- 42 Stop Illegal Fishing. (2020) Transhipment in the Western Indian Ocean. Disponível em: <https://stopillegalfishing.com/wp-content/uploads/2020/09/Moving-Tuna-FINAL-WEB2.pdf>
- 43 Harris, A. e Gove, D. (2023) South West Indian Ocean Fisheries Commission - Ten years promoting and strengthening regional cooperation for securing sustainable fisheries in the SWIO region. Disponível em: https://d2ouvy59podg6k.cloudfront.net/downloads/SOIFc_booklet_2015.pdf
- 44 ECOFISH. (2022) Fisheries in the Southwest Indian Ocean. <https://ecofish-programme.org/fisheries-southwest-indian-ocean-nairobi-28th-april-2022/>, (consultado 19 de Janeiro de 2024).
- 45 FAO. (2018) *The State of World Fisheries and Aquaculture 2018 (SOFIA)*. Roma. Disponível em: <https://www.fao.org/documents/card/en/c/i9540en>
- 46 IOTC. (sem data) Status summary for species of tuna and tuna-like species under the IOTC mandate, as well as other species impacted by IOTC fisheries. Disponível em: <https://iotc.org/science/status-summary-species-tuna-and-tuna-species-under-iotc-mandate-well-other-species-impacted-iotc>
- 47 Global Tuna Alliance. (2021) Sustainability of yellowfin tuna (*Thunnus albacares*) fisheries in the Indian Ocean, with a special focus on juvenile catches. Disponível em: <https://www.globaltunaalliance.com/wp-content/uploads/2021/05/Naunet-Fisheries.2021.V2.pdf>
- 48 IOTC. (2022) Appendix 4 Executive Summary: Yellowfin Tuna (2022). Disponível em: https://iotc.org/sites/default/files/content/Stock_status/2022/Yellowfin2022E.pdf
- 49 Blue Marine Foundation. (2020) Failure to manage yellowfin tuna by the Indian Ocean Tuna Commission. Disponível em: <https://www.bluemarinefoundation.com/wp-content/uploads/2020/10/Failure-To-Manage-Yellowfin-Tuna-by-the-IOTC-FINAL.pdf>
- 50 FAO. (2022) *The State of World Fisheries and Aquaculture 2022: Towards Blue Transformation*. Roma. Disponível em: <https://www.fao.org/documents/card/en/c/cc0461en>
- 51 *Ibid*.
- 52 Purcell, S. W., Conand, C., Uthicke, S. e Byrne, M. (2016) 'Ecological roles of exploited sea cucumbers', *Oceanography and Marine Biology: An Annual Review*, 54, pp. 367–386.
- 53 Ferdouse, F. (2004) 'World markets and trade flows of sea cucumber/beche-de-mer' in Lovatelli, A., Conand, C., Purcell, S. W. et al. (eds) *Advances in sea cucumber aquaculture and management*, FAO Fisheries Technical Paper no. 463. Roma: FAO. <https://www.fao.org/publications/card/en/c/8b1a57f5-587c-5ff6-a0ad-cd5b90d8b747/>, pp. 101-117.
- 54 Dados reportados no Comtrade da ONU pela China e Hong Kong sob os códigos HS 030811, 030812 e 030819. 55 *Ibid*. Este cálculo baseia-se nas importações comunicadas pela China/Hong Kong e não nas exportações comunicadas por Madagascar, uma vez que as importações comunicadas são substancialmente mais elevadas do que as exportações comunicadas, o que sugere que os dados relativos às exportações não são comunicados. A EJF não conseguiu aceder aos dados de exportação da Autoridade Sanitária das Pescas de Madagascar (Autorité sanitaire halieutique), que não parecem ser públicos.
- 56 Conand, C., Claeereboudt, M., Dissayanake, C., Ebrahim, A. et al. (2022) 'Review of fisheries and management of sea cucumbers in the Indian Ocean', *Western Indian Ocean Journal of Marine Science*, 21, pp. 125–148; Purcell, S. W., Mercier, A., Conand, C., Hamel, J.-F. et al. (2013) 'Sea cucumber fisheries: global analysis of stocks, management measures and drivers of overfishing', *Fish and Fisheries*, 14, pp. 34–59; Anderson, S. C., Flemming, J. M., Watson, R. e Lotze, H. K. (2011) 'Serial exploitation of global sea cucumber fisheries', *Fish and Fisheries*, 12, pp. 317–339.
- 57 Conand, C., Gamboa, R. e Purcell, S. (2013) 'Thelenota ananas'. The IUCN Red List of Threatened Species'; Conand, C., Purcell, S. e Gamboa, R. (2013) 'Holothuria fuscogilva'. The IUCN Red List of Threatened Species'; Conand, C., Purcell, S., Gamboa, R. e Toral-Granda, T.-G. (2013) 'Holothuria nobilis'. The IUCN Red List of Threatened Species'.
- 58 Ver Apêndices da CITES, <https://cites.org/eng/app/appendices.php> (consultado 9 de janeiro de 2024).
- 59 Scarffe, C. (2020) 'Risking death and arrest, Madagascar fishers chase dwindling sea cucumbers', *Mongabay.com*, 15 de julho de 2020, <https://news.mongabay.com/2020/07/risking-death-and-arrest-madagascar-fishers-chase-dwindling-sea-cucumbers/>.
- 60 Ruffez, J. (2014) 'In Madagascar, sea cucumber harvesting still kills compressor divers', *SPC Beche-de-mer Information Bulletin*, no. 34, pp. 56–57.
- 61 AFP (2014) 'Océan Indien: le concombre de mer, cible de pêches illégales pour régaler l'Asie', 20 minutes, 25 de julho de 2014, <https://www.20minutes.fr/plane/1422497-20140725-ocean-indien-concombre-mer-cible-peches-illegales-regaler-asie>; Bonnelame, B. (2024) 'Illegal fishing: 18 foreign fishing vessels intercepted in Seychelles' EEZ', *Seychelles News Agency*, 9 de fevereiro de 2024, <http://www.seychellesnewsagency.com/articles/20062/Illegal-fishing-18-foreign-fishing-vessels-intercepted-in-Seychelles-EEZ>.
- 62 Léonard, H. (2024) 'Pêche illégale : Cinq Chinois et des pêcheurs traduits au parquet', *L'Express de Madagascar*, 20 de fevereiro de 2024, <https://www.lexpress.mg/2024/02/peche-illegale-cinq-chinois-et-des.html>.
- 63 Nebelsztein, M. (2016) 'À Madagascar, trafic et corruption pour piller le concombre de mer', *Reporterre*, 2 de setembro de 2016, <https://reporterre.net/A-Madagascar-traffic-et-corruption-pour-piller-le-concombre-de-mer>.
- 64 Arrêté n° 10772-16 du 13 mai 2016 portant suspension de toutes activités sur l'exploitation des trépangs (holothurie, concombre de mer, bêche de mer).
- 65 Rakotomalala, H. (2016) 'Biodiversité - développement : « Exploiter les holothuries : oui, mais dans le respect de l'écosystème », *La Tribune de Diego et du Nord de Madagascar*, 6 de setembro de 2016, <https://latribune.cyber-diego.com/societe/2111-biodiversite-developpement-exploiter-les-holothuries-oui-mais-dans-le-respect-de-l-ecosysteme.html>.
- 66 Baker-Médard, M. e Kroger, E. (2023) 'Tipturbadoring the Waters: Gendered Dispossession, Violence, and Sea Cucumber Aquaculture in Madagascar', *Sociedade e Recursos Naturais*. Conand, C. (2018) "Recent information on worldwide illegal fishing for sea pepinbers" [Informações recentes sobre a pesca ilegal mundial de pepinos do mar], *SPC Beche-de-mer Information Bulletin*, n.º 38, pp. 68-71.
- 67 Fabinyi, M., Barclay, K. e Eriksson, H. (2017) "Chinese trader perceptions on sourcing and consumption of endangered seafood", *Frontiers in Marine Science*, 4, 181.
- 68 WWF. (2023) The missing millions from shrimp

- and tuna fisheries in the South West Indian Ocean - improving understanding of illegal, unreported and unregulated fishing, https://wwf.eu.awsassets.panda.org/downloads/wwf_iuu_fishing_of_shrimp_and_tuna_in_the_south_west_indian_ocean_may_2023.pdf
- 69 *Ibid.*
- 70 European Commission. (2019) Commission notifies the Republic of Panama over the need to step up action to fight against illegal fishing. Disponível em: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_19_6756
- 71 *Ibid.*
- 72 IOTC. (2023) Report of the 26th Session of the IOTC Scientific Committee. Disponível em: <https://iotc.org/documents/SC/26/RE>.
- 73 De acordo com os dados comunicados à IOTC, o segmento offshore da União Europeia capturou quantidades menores de animal voador (ou seja, 408,48 toneladas, capturadas por palangreiros da ilha da Reunião, visando o espartate com capturas associadas de atum). As capturas de pequenas quantidades do segmento costeiro da União Europeia foram excluídas desta análise.
- 74 IOTC Circular 2023-64 Regarding IOTC yellowfin tuna allocated catch limit for 2024. Disponível em: https://iotc.org/sites/default/files/documents/2023/01/Circular_2023-02_-_A_communication_from_China_on_YFT_catch_limits_E.pdf
- 75 Com base nos relatórios de implementação de 2021 da China, disponíveis em: https://iotc.org/sites/default/files/documents/2021/04/IOTC-2021-CoC18-IR03E_F-CHN.pdf
- 76 IOTC. (2023) Compendium of active conservation and management measures for the Indian Ocean Tuna Commission. Disponível em: https://iotc.org/sites/default/files/documents/2023/09/IOTC_-_Compendium_of_ACTIVE_CMMs_16_September_2023.pdf
- 77 Acredita-se que certas obrigações de comunicação não foram exigidas para este período devido à pandemia de COVID-19. Para o Relatório de Implementação da China para o ano de 2022, consulte: <https://iotc.org/sites/default/files/documents/2023/03/IOTC-2023-CoC20-IR03E-CHN.pdf>
- 78 The Pew Charitable Trusts. (2023) To improve Indian Ocean tuna sustainability, managers should make fundamental changes. Disponível em: <https://www.pewtrusts.org/en/research-and-analysis/articles/2023/04/20-to-improve-indian-ocean-tuna-sustainability-managers-should-make-fundamental-changes>
- 79 IOTC. (2023) United Republic of Tanzania Implementation Report. Disponível em: <https://iotc.org/documents/2023/04/United-Republic-Tanzania-1>
- 80 Daily News. (2023) Agric forum pays off as TZ seals 5,3bn deals. Disponível em: <https://dailynews.co.tz/agric-forum-pays-off-as-tz-seals-5-3bn-deals/>
- 81 IOTC Interactive data browser, Reported georeferenced quarterly catches (in weight and / or numbers). Disponível em: <https://iotc.org/data/browser>.
- 82 The Pew Charitable Trusts. (2019) Study measures countries' exposure to illegal catch, actions to keep it from markets. Disponível em: https://www.pewtrusts.org/-/media/assets/2019/12/psma_brief_round2_v3.pdf
- 83 Stop Illegal Fishing. (2020) Moving tuna: Transshipment in the Western Indian Ocean. Disponível em: <https://stopillegalfishing.com/wp-content/uploads/2020/09/Moving-Tuna-FINAL-WEB2.pdf>
- 84 FAO. (sem data) Agreements on Port State Measures (PSMA). Disponível em: <https://www.fao.org/port-state-measures/background/history/en/>
- 85 IOTC. (2023) Report on transshipment resolution 22/02. Disponível em: https://iotc.org/sites/default/files/documents/2023/04/IOTC-2023-CoC20-04A_E_-_Report_on_Transshipments.pdf
- 86 *Ibid.*
- 87 Tickler, D., Meeuwij, J., Bryant, K., et al. (2018) Modern slavery and the race to fish. *Nature Communications*. 9:4643; Mosteiro Cabanelas, A. (ed.), Quelch, G.D., Von Kistowski, K., Young, M., Carrara, G., Rey Aneiros, A., Franquesa Artés, R., Åsmundsson, S., Kuemlangan, B. e Camilleri, M. (2020) Transshipment: a closer look – An in-depth study in support of the development of international guidelines. FAO Fisheries and Aquaculture Technical Paper No. 661. Roma, FAO.
- 88 World Bank. (2020) Madagascar: balancing conservation and exploitation of fisheries. Disponível em: <https://www.worldbank.org/en/news/feature/2020/06/08/madagascar-balancing-conservation-and-exploitation-of-fisheries-resources>
- 89 FITI. (2022) Fiti Candidate Country application: Madagascar. Disponível em: https://fiti.global/wp-content/uploads/2022/12/FITI_MDG_NRaharison_20221206.pdf
- 90 Mongabay. (2018) Will Madagascar's industrial shrimp trawlers make way for local fishers? Disponível em: <https://news.mongabay.com/2018/03/will-madagascars-industrial-shrimp-trawlers-make-way-for-local-fishers/>
- 91 Ministère de l'agriculture, de l'élevage et de la pêche. (2021) Décret N°2021-361 Portant organisation de l'exercice de la pêche des crevettes côtières. Disponível em: <https://faolex.fao.org/docs/pdf/mad217288.pdf>
- 92 Relatos da mídia sugeriram que, na costa leste do país, a proibição foi reduzida para 0,7 NM. Ver: Mongabay. (2021) Madagascar's small fishers cheer new trawl-free zone, but do trawlers obey it? Disponível em: <https://news.mongabay.com/2021/12/madagascars-small-fishers-cheer-new-trawl-free-zone-but-do-trawlers-obey-it/>
- 93 Blue Ventures. (2022) Shrimp return to the locally managed bay in northern Madagascar. Disponível em: <https://blog.blueventures.org/en/shrimps-return-to-tsimipaika-bay-after-several-years-of-disappearance/>
- 94 Loi n° 99-028 portant refonte du Code maritime, Art. 2.3.04; Loi n° 2015-53 portant Code de la pêche et de l'aquaculture, art. 25(b).
- 95 Loi n° 2015-53 portant Code de la pêche et de l'aquaculture, Art. 26, 28 e 35.
- 96 Décret n° 2021-361 portant organisation de l'exercice de la pêche des crevettes côtières, Art. 23.
- 97 *Ibid.*, art. 40.
- 98 Mongabay. (2021) Changes to Madagascar's trawling sector raise questions and hopes. Disponível em: <https://news.mongabay.com/2021/12/changes-to-madagascars-trawling-sector-raise-questions-and-hopes/>
- 99 *Ibid.*
- 100 Financial Transparency Coalition. (2022) Fishy networks: uncovering the companies and individuals behind illegal fishing globally. Disponível em: <https://financialtransparency.org/wp-content/uploads/2022/10/FIT-fishy-Network-OCT-2022-Final.pdf>
- 101 Greenpeace. (2015) Africa's Fisheries' paradise at a crossroads. Disponível em: https://archivo-es.greenpeace.org/espana/Global/espana/2015/Report/oceanos/Summary%20report_Eng.pdf
- 102 Mongabay. (2021) Changes to Madagascar's trawling sector raise questions and hopes. Disponível em: <https://news.mongabay.com/2021/12/changes-to-madagascars-trawling-sector-raise-questions-and-hopes/>
- 103 Qingdao Kaihang Fisheries. (sem data) Perfil da empresa. Disponível em: <http://www.xn--w9qy3xgo4a5xr.com/index.php?m=content&c=index&f=lists&catid=21&l=4&page=1>
- 104 Mongabay. (2021) Changes to Madagascar's trawling sector raise questions and hopes. Disponível em: <https://news.mongabay.com/2021/12/changes-to-madagascars-trawling-sector-raise-questions-and-hopes/>
- 105 Ministério das Pescas e da Economia Azul, comunicação pessoal, 5 de fevereiro de 2024.
- 106 China Dialogue. (2019) Madagascar rocked by fishing deal that never was. Disponível em: <https://chinadiialogueocean.net/en/fisheries/10811-madagascar-rocked-by-fishing-deal/>
- 107 Sea Shepherd (2020) Four trawlers swept up in early morning Gambian raids. Disponível em: https://www.seashepherdglobal.org/latest-news/four-trawlers-gambia/?fbclid=IwAR1f8byWSkkGSQMpo2YXY81MZAEg3583Ez2KyhKd16gaA_X25zRjsRQoHSb0
- 108 People's Liberation Army News Media Centre (2021) The 37th naval convoy escorted 8 batches of 19 Chinese fishing vessels. Disponível em: <https://web.archive.org/web/20240201222417/https://new.qq.com/rain/a/20210520A07XHU00>
- 109 Seychelles Nation. (2021) Eight Chinese fishing vessels grounded in Port Victoria. Disponível em: <https://www.nation.sc/articles/9041/eight-chinese-fishing-vessels-grounded-in-port-victoria>
- 110 EJF (2022) Chinese trawlers granted fishing rights in Madagascar have history of illegal fishing and forged documents. Disponível em: <https://ejfoundation.org/news-media/chinese-trawlers-granted-licences-in-madagascar-have-history-of-illegal-fishing-and-forged-documents>
- 111 EJF (2022) Madagascar acts to protect its fisheries from illegal operators. Disponível em: <https://ejfoundation.org/news-media/madagascar-acts-to-protect-its-fisheries-from-illegal-operators>
- 112 Mongabay. (2022) Murky provenance of a Chinese fleet clouds Madagascars shrimp fishery. Disponível em: <https://news.mongabay.com/2022/05/murky-provenance-of-a-chinese-fleet-clouds-madagascar-shrimp-fishery/>
- 113 De acordo com a correspondência da EJF com o Ministério das Pescas e Economia Azul de Madagascar em fevereiro de 2024.
- 114 FAO. (2019) Fishery and aquaculture profiles: The Republic of Mozambique. Disponível em: <https://www.fao.org/figis/pdf/fishery/facp/moz/en?title=FAO%20Fisheries%20%26%20Aquaculture%20-%20Fishery%20and%20Aquaculture%20Country%20Profiles%20-%20The%20Republic%20of%20Mozambique>
- 115 Benkenstein, A. (2013) Fisheries and the Mozambican Economy. In *Small-Scale Fisheries in a Modernising Economy: Opportunities and Challenges in Mozambique* (pp. 24–33). South African Institute of International Affairs.
- 116 Nairobi Convention. (sem data) Mozambique. Disponível em: <https://www.nairobi-convention.org/mozambique-country-profile/#:~:text=Mozambique%20is%20in%20the%20southeastern,measuring%20approximately%20104%2C300%20km2.>
- 117 Acesso através do website da FAOLEX, disponível em: <https://www.fao.org/faolex/results/details/en/c/LEX-FAOC172331>
- 118 Ver, por exemplo: https://www.mimaip.gov.mz/wp-content/uploads/2023/09/Diploma-Ministerial-no-100_2023-Atualizacao-das-taxas-de-licenca-da-pescaria-de-atum.pdf
- 119 Governo de Moçambique, Boletim da República, 8 de Outubro de 2020, Número 192, <https://faolex.fao.org/docs/pdf/moz198043.pdf>.
- 120 Stimson. (2019) Shining a light: the need for transparency across distant water fishing. Disponível em: <https://www.stimson.org/wp-content/files/file-attachments/Stimson%20Distant%20Water%20Fishing%20Report.pdf>
- 121 Centro de Integridade Pública. (2023) Má gestão e alianças promíscuas colapsam sector de pescas em Moçambique, <https://www.cipmoz.org/wp-content/uploads/2023/03/PESCAS-EM-MOC%CC%A7AMBIQUE.pdf>
- 122 ADNAP. (2022) *Campanha de pesca: ano de 2023*, <https://www.adnap.gov.mz/download/campanha-de-pesca-2023>.
- 123 ADNAP. (2018) *Campanha de pesca: ano de 2019*, <https://www.adnap.gov.mz/download/campanha-de-pesca-2019>.
- 124 Centro de Integridade Pública. (2023) Má gestão e alianças promíscuas colapsam sector de pescas em Moçambique, <https://www.cipmoz.org/wp-content/uploads/2023/03/PESCAS-EM-MOC%CC%A7AMBIQUE.pdf>
- 125 Centro de Integridade Pública. (2023) Má gestão e alianças promíscuas colapsam sector de pescas em Moçambique, <https://www.cipmoz.org/wp-content/uploads/2023/03/PESCAS-EM-MOC%CC%A7AMBIQUE.pdf>
- 126 *Ibid.*
- 127 Mosse, M. (2018) 'Assalto chinês aos mares de Moçambique', *Carta de Moçambique*, 5 de dezembro, <https://cartamz.com/index.php/economia-e-negocios/item/300-assalto-chines-aos-mares-de-mocambique>.
- 128 Centro de Integridade Pública. (2023) Má gestão e alianças promíscuas colapsam sector de pescas em Moçambique, <https://www.cipmoz.org/wp-content/uploads/2023/03/PESCAS-EM-MOC%CC%A7AMBIQUE.pdf>.
- 129 Centro de Integridade Pública. (2023) Número de empresas da Família Nyusi subiu mais de 100% nos últimos 5 anos, <https://cipmoz.org/wp-content/uploads/2020/02/Nu%CC%81mero-de-empresas-da-Fami%CC%81lia-Nyusi-1.pdf>.
- 130 Mosse, M. (2018) 'Assalto chinês aos mares de Moçambique', *Carta de Moçambique*, 5 de dezembro, <https://cartamz.com/index.php/economia-e-negocios/item/300-assalto-chines-aos-mares-de-mocambique>.
- 131 República de Moçambique. (2013) Lei n. 22/2013 Aprova a Lei das Pescas e revoga a Lei n. 3/90, de 26 de setembro, https://www.mimaip.gov.mz/wp-content/uploads/2018/09/Lai_n_22.2013_de_1_de_novembro_aprova_a Lei_das_Pescas_e_Revoga_a_Lei_3_90_de_26_de_Setembro-1.pdf.
- 132 Murias, A. (2011) "Commercial alliance between Amasua and giant Chinese fishing firm", *Fish Information & Services*, 19 de dezembro, <https://www.seafood.media/fis/techno/newtechno.asp?l=&id=48594&ndb=1>.
- 133 Guoyue Group. (2021) "Guangdong Zhongtai Senda Fishery Co., Ltd.", http://www.guoyuegroup.com/?list_18/31.html (consultado 12 de fevereiro de 2024).
- 134 Governo de Moçambique, Boletim da República, 26 de Fevereiro de 2019, Número 39, https://www.portaldogoverno.gov.mz/por/content/download/10721/84083/version/1/file/BR_39_III_S%3C%89RIE_2019.pdf.
- 135 Anónimo. (2019) 'Mozambique: Chinese fishermen go on offensive', *Africa Intelligence*, 22 de Março, <https://www.africaintelligence.com/southern-africa-and-islands/2019/03/22/chinese-fishermen-go-on-offensive.108350172-art>.
- 136 Wabnitz, C., Harper, S. J. M., Wosu, A., Brugere, C. et al. (2023) *Gender and Fisheries - the Republic of Mozambique: Country Fact Sheet*, Ocean Risk and Resilience Action Alliance (ORRAA), <https://oceanrisk.earth/wp-content/uploads/2023/04/Mozambique-Fact-Sheet-1.pdf>.
- 137 World Bank. (2019) *Fisheries Co-Management in Mozambique: Lessons from the Artisanal Fisheries & Climate Change Project (FishCC) 2015-2019*. Washington, DC: World Bank, <https://documents.worldbank.org/curated/en/626561586942285958/pdf/Fisheries-Co-Management-in-Mozambique-Lessons-from-the-Artisanal-Fisheries-and-Climate-Change-Project-FishCC-2015-2019.pdf>.
- 138 *Ibid.*
- 139 Nhantumbo, E. e Gaile, B. (2020) *Shallow water shrimp fishing in Mozambique: Who benefits from fiscal reform?*. IIED Working Paper. Londres: IIED, <https://www.iied.org/sites/default/files/pdfs/migrate/16670IIED.pdf>.
- 140 Anónimo. (2018) 'Mozambique: Fisheries sector contributes 10.3 percent to GDP', *Club of Mozambique*, 9 de abril, <https://clubofmozambique.com/news/mozambique-fisheries-sector-contributes-10-3-percent-to-gdp/>.
- 141 Ministério do Mar, Águas Interiores e Pescas do Governo da República de Moçambique (2023) *Balanco do plano económico e social e orçamento do estado 2022*.


- Maputo: MIMAIP, <https://www.mimaip.gov.mz/wp-content/uploads/2023/09/Balan%C3%A7o-Anual-do-Plano-Economico-e-Social-e-Or%C3%A7amento-do-Estado-2022-MIMAIP.pdf>.
- 142 WWF. (2017) Mozambique: Building a sustainable shrimp fishery. Executive Summary. https://www.wwf.org.uk/downloads/wwf_mediterranean_fishing_report_2017_af2_1.pdf.
- 143 Menon, A., Crudeli, L., Carlucci, K., Sage, N., Madope, A. e Julien, V. (2021) Mozambique Marine and Coastal Resources Market Assessment: A Reference Guide, https://pdf.usaid.gov/pdf_docs/PA00XF9M.pdf.
- 144 RAROS. (sem data) Fish Forever in Mozambique. Disponível em: <https://rare.org/program/fish-forever-in-mozambique/>
- 145 Nhantumbo, E. e Gaile, B. (2020) *Shallow water shrimp fishery in Mozambique: Who benefits from fiscal reform?*. IIED Working Paper. Londres: IIED, <https://www.iied.org/sites/default/files/pdfs/migrate/16670IIED.pdf>.
- 146 Menon, A., Crudeli, L., Carlucci, K., Sage, N., Madope, A. e Julien, V. (2021) Mozambique Marine and Coastal Resources Market Assessment: A Reference Guide, https://pdf.usaid.gov/pdf_docs/PA00XF9M.pdf.
- 147 Massango, A. (2023) 'Mozambique loses 70 million US dollars a year from illegal fishing', *Agência de Informação de Moçambique*, 2 de novembro, <https://aimnews.org/2023/11/02/mozambique-loses-70-million-us-dollars-a-year-from-illegal-fishing/>.
- 148 Ver, por exemplo: Centro de Integridade Pública (2023) Má gestão e alianças promíscuas colapsam sector de pescas em Moçambique, <https://www.cipmoz.org/wp-content/uploads/2023/03/PESCAS-EM-MOC%CC%A7AMBIQUE.pdf>.
- 149 Ibid.
- 150 Governo de Moçambique, Boletim da República, 8 de Outubro de 2020, Número 192, <https://taolex.fao.org/docs/pdf/moz198043.pdf>.
- 151 Centro de Integridade Pública (2023) Má gestão e alianças promíscuas colapsam sector de pescas em Moçambique, <https://www.cipmoz.org/wp-content/uploads/2023/03/PESCAS-EM-MOC%CC%A7AMBIQUE.pdf>.
- 152 Ibid.
- 153 Guangdong Shunxin Sea Fishery Group Co., Ltd. (sem data) "Subsidiaries", http://en.sx-seafood.com/about_us7.html (consultado 12 de Fevereiro de 2024).
- 154 National Development and Reform Commission (sem data). Belt and Road Portal. Disponível em: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/gsxw/281310.htm>.
- 155 World Economic Fund. (2023) China's Belt and Road Initiative turns 10. Here's what to know. Disponível em: <https://www.weforum.org/agenda/2023/11/china-belt-road-initiative-trade-bri-silk-road/>
- 156 China Institute of International Studies. (2017) Win-win cooperation: formation, development and characteristics. Disponível em: https://www.ciis.org.cn/english/RESEARCHPROJECTS/Articles/202007/t20200715_3604.html
- 157 The Conversation. (2021) How China's Belt and Road Initiative is changing cities - and threatening communities. Disponível em: <https://theconversation.com/how-chinas-belt-and-road-initiative-is-changing-cities-and-threatening-communities-153515>
- 158 Parks, B.C., Malik, A.A., Escobar, B. et al. (2023) Belt and Road Reboot: Beijing's Bid to De-Risk Its Global Infrastructure Initiative. Williamsburg, VA: Aid Data at William & Mary.
- 159 Horn, S., Parks, B., Reinhart, C. M., and Trebesch, C. (2023) China as an International Lender of Last Resort. NBER Working Paper No. 31105. Cambridge, MA: National Bureau of Economic Research (NBER).
- 160 Ibid.
- 161 Malik, A., Parks, B., Russell, B., Lin, J. et al. (2021) *Banking on the Belt and Road: Insights from a new global dataset of 13,427 Chinese development projects*. Williamsburg, VA: AidData at William & Mary, <https://www.aiddata.org/publications/banking-on-the-belt-and-road>.
- 162 EJF. (2022) On the precipice: crime and corruption in Ghana's Chinese owned trawler fleet. Available at: <https://ejf.foundation.org/reports/on-the-precipice-crime-and-corruption-in-ghanas-chinese-owned-trawler-fleet>
- 163 AidData. (2023) China's official seaport finance dataset, 2000 - 2021. Disponível em: <https://www.aiddata.org/data/chinas-official-seaport-finance-dataset-2000-2021>
- 164 Xinhua Net First Watch. (2020). Sea Day, see how the General Secretary evaluates the "strong shipping nation". Available at: http://www.xinhuanet.com/politics/leaders/2020-07/11/c_1126225930.htm
- 165 National People's Congress. (2020) 14th Five-Year Plan for Economic and Social Development and Long-range Objectives through the Year 2035 of the People's Republic of China - Chapter 33: Unlocking the Potential of the Maritime Economy, <https://en.ndrc.gov.cn/policies/202303/Po20230322507760242190.pdf>.
- 166 Saumweber, W., and Loft, T. (2020) Distant-water fishing along China's maritime silk road. Disponível em: <https://ocean.csis.org/commentary/distant-water-fishing-along-china-s-maritime-silk-road/>
- 167 Chinese Ministry of Agriculture and Rural Affairs. (2017) Thirteen five-year national offshore fisheries development plan. Disponível em: http://www.moa.gov.cn/gk/gjhj/1/201712/t20171227_6128624.htm.
- 168 Song, A., e Fabinyi, M. (2022) China's 21st Century maritime silk road: Challenges and opportunities to coastal livelihoods in ASEAN countries. *Política Marinha*. 136: 104923
- 169 Saumweber, W., and Loft, T. (2020) Distant-water fishing along China's maritime silk road. Disponível em: <https://ocean.csis.org/commentary/distant-water-fishing-along-china-s-maritime-silk-road/#:~:text=First%2C%20many%20bases%20are%20the,in%20port%20and%20processing%20infrastructure>
- 170 Diálogo Chino. (2019) Chinese port sparks controversy in Uruguay. Disponível em: <https://dialogochino.net/en/infrastructure/20994-chinese-port-sparks-controversy-in-uruguay/>
- 171 CBS News. (2014) Why is China investing in the Comoros? Disponível em: <https://www.cbsnews.com/news/why-china-is-investing-in-comoros/>
- 172 BBC News Swahili. (2021) CCP 100: China ilivyoshawishi siasa za Tanzania. Disponível em: <https://www.bbc.com/swahili/habari-57675769>
- 173 Mboya, C. (2023) China's Belt and Road Initiative in the East African Community. Disponível em: <https://www.megatrends-afrika.de/publikation/policy-brief-12-chinas-bri-in-the-east-african-community>
- 174 O Tesouro Nacional do Quênia. (2023)
- 175 Reuters. (2017) Kenya inaugurates Chinese-built railway linking port to capital. Disponível em: <https://jp.reuters.com/article/us-kenya-railways/kenya-inaugurates-chinese-built-railway-linking-port-to-capital-idUSKBN18R2TR>
- 176 Quartz. (2018) Kenya must face up to rising claims of racial discrimination by Chinese against locals. Disponível em: <https://qz.com/africa/1423930/kenya-must-deal-with-chinese-racial-discrimination>
- 177 VOA. (2018) Chinese officials arrested for bribery amid Kenya's SGR corruption inquiry. Disponível em: <https://www.voanews.com/a/china-kenya-bribery/4673798.html>
- 178 New York Times. (2022) 'Jewel in the crown of corruption': The troubles of Kenya's China funded train. Disponível em: <https://www.nytimes.com/2022/08/07/world/africa/kenya-election-train.html>
- 179 Nyumba, T., Sang, C., Olago, D., et al. (2021) Assessing the ecological impacts of transportation infrastructure development: A reconnaissance study of the Standard Gauge Railway in Kenya. *PLoS ONE*. 16(1). e0246248.
- 180 Xinhua News Agency. (2023) Mauritius-China FTA "meaningfully" strengthens bilateral ties, says trade official. Disponível em: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/311182.html>
- 181 Ministry of Foreign Affairs for the PRC. (2023) Plan for China Supporting Africa's Agricultural Modernization. Disponível em: https://www.mfa.gov.cn/eng/topics_665678/xjpcxBRICSBdnfxgswf/202308/t20230825_11132535.html
- 182 CIDCA. (2023) CIDCA spokesperson takes questions from the media on second China-Indian Ocean Region Forum on Development Cooperation. Disponível em: http://en.cidca.gov.cn/2023-12/15/c_951911.htm
- 183 Guo, X. (2022) "Travailler main dans la main pour construire une communauté maritime d'avenir partagé, promouvoir le développement durable de la coopération sino-malagasy en matière de pêche", *Les Nouvelles*, 26 de Novembro de 2022, transcrito pela Embaixada da República Popular da China em Madagascar, http://mg.china-embassy.gov.cn/fra/zxxx/202211/t20221126_10981160.htm (tradução da EJF).
- 184 Embaixada da RPC na República Unida da Tanzânia. (2024). Chinese ambassador to Tanzania Chen Mingjian Contributes an Article to Major Tanzanian Newspapers to Expound China's Vision of Building a Community with a Shared Future for Mankind. Disponível em: http://tz.china-embassy.gov.cn/eng/sgd/202401/t20240122_11230259.htm
- 185 Freedom House. (2023) "Mozambique" in *Beijing's Global Media Influence 2022*. Disponível em: <https://freedomhouse.org/country/mozambique/beijings-global-media-influence/2022>.
- 186 Ibid.
- 187 Nation. (2023) Ruto: Kenya to collaborate with Indian Ocean countries for blue economy success. Disponível em: <https://nation.africa/kenya/news/ruto-kenya-indian-ocean-countries-for-blue-economy-success-4459874>
- 188 Shanghai Business School. (2022). Seminar on blue economy for Zanzibar starts successfully. Disponível em: <https://iec.sbs.edu.cn/En/Show/1082>
- 189 Mensagem enviada no 'X', anteriormente conhecido como Twitter em 30 de Janeiro de 2024, veja: <https://twitter.com/aboutjumble/status/1752436705028698553>.
- 190 Mauritian Chambers of Commerce and Industry. (2023) First Mauritius-China FTA joint commission meeting held in Mauritius. Disponível em: <https://www.mcci.org/en/media-news-events/business-updates/first-mauritius-china-fta-joint-commission-meeting-held-in-mauritius/>
- 191 The Conversation. (2021) Kenya launches Lamu port. But its value remains an open question. Disponível em: <https://theconversation.com/kenya-launches-lamu-port-but-its-value-remains-an-open-question-161301>
- 192 Alden, C., Chichava, S., Jiang, L., et al. (2021) China-driven port development: Lessons from Kenya and Malaysia. Disponível em: <https://saiaa.org.za/wp-content/uploads/2021/12/Policy-Briefing-257-alden-et-al.pdf>
- 193 WWF (sem data) Lamu Port and Southern Sudan-Ethiopia Transport Corridor. Disponível em: <https://www.wwf.org.uk/kenya-spatial-planning/>
- 194 BBC. (2019) Row over Chinese coal plant near Kenya World Heritage site of Lamu. Disponível em: <https://www.bbc.co.uk/news/uk-48503020>
- 195 AidData. (2023) China's Official Seaport Finance Dataset, 2000-2021.
- 196 Ibid.
- 197 MIMAIP. (2023) A vista reabilitação e modernização do porto de Pesca de Maputo. Disponível em: <https://www.mimaip.gov.mz/a-vista-reabilitacao-e-modernizacao-do-porto-de-pesca-de-maputo/>
- 198 Club of Mozambique. (2023) Mozambique: Chongoene heavy sands port to be completed by December. Disponível em: <https://clubofmozambique.com/news/mozambique-chongoene-heavy-sands-port-to-be-completed-by-december-watch-242873/>
- 199 Club of Mozambique. (2022) Botswana, Zimbabwe and Mozambique: \$3M for Techobanine port and railway feasibility study - Watch. Disponível em: <https://clubofmozambique.com/news/botswana-zimbabwe-and-mozambique-3m-for-techobanine-port-and-railway-feasibility-study-watch-214249/>
- 200 Alden, C. e Chichava, S. (2022) China's Overseas Fishing Fleet and the Global South - China Global South Project.
- 201 Xinhua Net. (2019) Chinese-renovated fishing port valuable to economic development, says Mozambique president. Disponível em: http://www.xinhuanet.com/english/2019-10/29/c_138511536.htm.
- 202 Club of Mozambique. (2023) Chinese investors want to increase the capacity of the port of Beira, in Sofala province. Disponível em: <https://clubofmozambique.com/news/chinese-investors-want-to-increase-the-capacity-of-the-port-of-beira-in-sofala-province-rm-247344/>
- 203 Club of Mozambique. (2023) Mozambique: Government to invest \$290M to expand, modernise Beira port. Disponível em: <https://clubofmozambique.com/news/mozambique-government-to-invest-290m-to-expand-modernise-beira-port-246709/>
- 204 Chichava, S. and Alden, C. (2021) China's Port Expansion in Africa: The Cases of the Beira Fishing Port and LAPSET Port Project. Disponível em: <https://www.cfr.org/blog/chinas-port-expansion-afrika>.
- 205 Mosse, M. (2018) 'Assalto chinês aos mares de Moçambique', *Carta de Moçambique*, 5 de dezembro, <https://cartamz.com/index.php/economia-e-negocios/item/300-assalto-chines-aos-mares-de-mocambique>.
- 206 Ibid.
- 207 Bastien, E. e Deena, M. (2019) "Port de pêche : les dessous de l'abandon du projet de Bain-des-Dames", *L'Express*, 25 de janeiro de 2019, <https://l'express.mu/article/346561/port-peche-dessous-labandon-projet-bain-dames>.
- 208 Reuters. (2019) Tanzania's China-backed \$10 bln port plan stalls over terms - official. Disponível em: <https://www.reuters.com/article/us-tanzania-port/tanzanias-china-backed-10-billion-port-plan-stalls-over-terms-official-idUSKCN1ST084/>
- 209 Nikkei Asia. (2021) Tanzania to revive \$10bn Indian Ocean port project with China. Disponível em: <https://asia.nikkei.com/Politics/International-relations/Indo-Pacific/Tanzania-to-revive-10bn-Indian-Ocean-port-project-with-China>
- 210 The Maritime Executive. (2022) China pushes for implementation of Tanzania's Bagamoyo Port. Disponível em: <https://maritime-executive.com/article/china-pushing-for-implementation-of-tanzania-s-bagamoyo-port>
- 211 Lista da DG SANTE dos estabelecimentos de Madagascar autorizados a exportar para a UE. Disponível em: https://webgate.ec.europa.eu/tracestn/directory/listing/establishment/publication/index#/view/MG/FISHERY_PRODUCTS
- 212 Macauhub. (2019) Chinese group's fishery and aquaculture project in Mozambique concluded this year. Disponível em: https://www.platformchinapl.mt/trade_content.shtml?id=6535&lang=en
- 213 Opais. (2020) Falta de pescado compromete funcionamento de fábricas de processamento. Disponível em: <https://opais.co.mz/falta-de-pescado-compromete-funcionamento-de-fabricas-de-processamento/>
- 214 Centro de Integridade Pública. (sem data). As pescas em Moçambique: um sector vítima de má gestão e alianças promíscuas. Disponível em: <https://www.cipmoz.org/wp-content/uploads/2023/03/Resumo-Relato%CC%81rio-das-Pescas.pdf>
- 215 The Star. (2023) Fish processing firm awakens sleepy Shimoni town in Kwale. Disponível em: <https://www.the-star.co.ke/counties/coast/2023-06-25-fish-processing-firm-awakens-sleepy-shimoni-town-in-kwale/>
- 216 China International Import Expo. (2023) China starts regular import of Kenyan anchovies. Disponível em: <https://www.ciee.org/zhh/en/news/exhibition/focus/20230908/38758.html>

- 217 The Star. (2023) Fish processing firm awakens sleepy Shimoni town in Kwale. Disponível em: <https://www.the-star.co.ke/counties/coast/2023-06-25-fish-processing-firm-awakens-sleepy-shimoni-town-in-kwale/>
- 218 Blue Ventures. (2021) Value Chain Analysis - The wild capture mud crab fishery of Madagascar's Menabe region. Disponível em: <https://blueventures.org/wp-content/uploads/2021/03/vca.pdf>.
- 219 A transcrição da discussão que documenta a oferta está disponível online: <https://static1.squarespace.com/static/5d402069d36563000151fa5b/t/602be18fe785d50698185e8/1613488529901/contrat+chinois+crabe+2016-2017.pdf>.
- 220 Gorez, B. (2021) Mangrove crab, a lucrative trade that is disturbing Malagasy waters", CFFA, <https://www.cffape.org/news-blog/mangrove-crab-a-lucrative-trade-that-is-disturbing-malagasy-waters?rq=mangrove%20crab>
- 221 Ibid.
- 222 MARA. (2020). White Paper on China's Distant Water Fisheries Compliance. Disponível em: <http://www.moa.gov.cn/govpublic/YJ/202011/P020201121409928539645.pdf>
- 223 Cardenosa, D., Shea, S., Zhang, H., et al. (2022) Two thirds of species in a global shark fin trade hub are threatened with extinction: Conservation potential for international trade regulations for coastal sharks. *Conservation Letters*. 15:e12910
- 224 Republic of Tanzania Deep Sea Fisheries Management and Development Regulations, 2021. Disponível em: <https://faolex.fao.org/docs/pdf/tanz08269.pdf>
- 225 IOTC Resolution 17/05 on the conservation of sharks caught in association with fisheries managed by IOTC. Disponível em: https://iotc.org/sites/default/files/documents/2023/09/IOTC_-_Compendium_of_ACTIVE_CMMs_16_September_2023.pdf
- 226 "O operador de um navio de pesca na zona económica exclusiva ou de um navio de pesca da Tanzânia em qualquer zona fora da jurisdição nacional ou da área de competência de uma ORGP competente não pode utilizar, instalar ou operar luzes artificiais de superfície ou submersas, incluindo dispositivos de concentração de peixes à deriva, para efeitos de agregação de atum ou espécies afins." Tanzanian Deep Sea Fisheries Management and Development Regulations (2021) <https://www.dsfa.go.tz/uploads/topics/16280488153128.pdf>
- 227 IOTC Resolution 16/07 on the use of artificial light to attract fish. Disponível em: https://iotc.org/sites/default/files/documents/compliance/cmm/iotc_cmm_16-07_en.pdf
- 228 IUCN. (2024) The IUCN Red List of Threatened Species. Version 2023-1. Disponível em: <https://www.iucnredlist.org>
- 229 CITES. (2023) Appendices I, II, and III. Disponível em: <https://cites.org/sites/default/files/eng/app/2023/E-Appendices-2023-02-23.pdf>
- 230 IOTC. (2013) Resolution 13/06. Disponível em: https://www.bmis-bycatch.org/sites/default/files/2016-11/IOTC_2013_Sharks_Res-13-06_Sci_Mgt_ConsWork.pdf
- 231 IOTC. (2012) Resolution 12/09 on the conservation of thresher sharks. Disponível em: <https://www.fao.org/faolex/results/details/en/c/LEX-FAOC165290/>
- 232 Ver geralmente Heppell, S. S., Crowder, L. B. e Menzel, T. R. (1999) "Life table analysis of long-lived marine species with implications for conservation and management" in Musick, J. A. (ed.) *Life in the Slow Lane: Ecology and Conservation of Long-Lived Marine Animals*. Bethesda: American Fisheries Society, pp. 137-148; Frisk, M. G., Miller, T. J. e Duly, N. K. (2005) "Life histories and vulnerability to exploitation of elasmobranchs: inferences from elasticity, perturbation and phylogenetic analyses", *Journal of Northwest Atlantic Fishery Science*, 35, pp. 27-45; Kindsvater, H. K., Mangel, M., Reynolds, J. D. e Duly, N. K. (2016) "Ten principles from evolutionary ecology essential for effective marine conservation", *Ecology and Evolution*, 6, pp. 2125-2138.
- 233 Heppell, S. S., Crowder, L. B. e Menzel, T. R. (1999) "Life table analysis of long-living marine species with implications for conservation and management" in Musick, J. A. (ed.) *Life in the Slow Lane: Ecology and Conservation of Long-Lived Marine Animals*. Bethesda: Sociedade Americana de Pesca, pp. 137-148.
- 234 Kindsvater, H. K., Mangel, M., Reynolds, J. D. e Duly, N. K. (2016) "Ten principles from evolutionary ecology essential for effective marine conservation", *Ecology and Evolution*, 6, pp. 2125-2138; Frisk, M. G., Miller, T. J. e Duly, N. K. (2005) "Life histories and vulnerability to exploitation of elasmobranchs: inferences from elasticity, perturbation and phylogenetic analysis", *Journal of Northwest Atlantic Fishery Science*, 35, pp. 27-45.
- 235 Mintzer, V.J., Diniz, K. e Frazer, T.K. (2018) The Use of Aquatic Mammals for Bait in Global Fisheries. *Front. Mar. Sci.* 5:191.
- 236 IOTC Resolution 19/03 on the conservation of mobuild rays caught in association with fisheries in the IOTC area of competence. Disponível em: <https://iotc.org/cmm/resolution-1903-conservation-mobulid-rays-caught-association-fisheries-iotc-area-competence>
- 237 IOTC Resolution 12/04 on the conservation of marine turtles. Disponível em: <https://iotc.org/cmm/resolution-1204-conservation-marine-turtles>
- 238 Acordo das Nações Unidas relativo à aplicação das disposições da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 10 de Dezembro de 1982, respeitantes à conservação e à gestão das populações de peixes transzonais e das populações de peixes altamente migradores. Disponível em: https://www.un.org/oceancapacity/sites/www.un.org.oceancapacity/files/Projects/UNFSA/docs/unfsa_text-eng.pdf
- 239 MARA. (2021). Notice on Strengthening the Management of Marine Mammal Conservation. Disponível em: http://www.moa.gov.cn/nygbg/2021/202108/202111/t20211104_6381368.htm
- 240 ILO. (2012) ILO indicators of Forced Labour. Disponível em: https://www.ilo.org/global/topics/forced-labour/publications/WCMS_203832/lang-en/index.htm
- 241 ILO. (2024) Forced labour and human trafficking in fisheries. Disponível em: <https://www.ilo.org/global/topics/forced-labour/policy-areas/fisheries/lang-en/index.htm>
- 242 ILO C188 - Work in Fishing Convention, 2007 (No. 188). Disponível em: https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO:12100:P12100_INSTRUMENT_ID:312333:NO
- 243 ILO C190 - Violence and harassment convention, 2007. Disponível em: https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO:P12100_ILO_CODE:C190
- 244 ILO (2012) ILO indicators of Forced Labour. Disponível em: https://www.ilo.org/global/topics/forced-labour/publications/WCMS_203832/lang-en/index.htm
- 245 Sempre que necessário, as moedas locais foram convertidas em USD, para salvaguarda do membro da tripulação. As conversões estão corretas a partir de 08.02.2024.
- 246 ADNAP. (2024) "Industriais", <https://www.adnap.gov.mz/arquivo/download-category/industriais> (consultado em 8 de Fevereiro de 2024).
- 247 ILO. (2012) ILO indicators of Forced Labour. Disponível em: https://www.ilo.org/global/topics/forced-labour/publications/WCMS_203832/lang-en/index.htm
- 248 Governo de Moçambique, Boletim da República, 8 de Outubro de 2020, Número 192, <https://faolex.fao.org/docs/pdf/moz198043.pdf>.
- 249 Calcina, B., Belfiore, G., Pica, D., Torsani, F., Palma, M., e Cerrano, C. (2020) "Porifera from Ponta do Ouro (Mozambique)", *European Journal of Taxonomy*, 698, <https://doi.org/10.5852/ejt.2020.698>.
- 250 Centro de Integridade Pública (2023) Má gestão e alianças promíscuas colapsam sector de pescas em Moçambique, <https://www.cipmoz.org/wp-content/uploads/2023/03/PESCAS-EM-MOC%CC%A7AMBIQUE.pdf>.
- 251 Governo de Moçambique, Boletim da República, 8 de Outubro de 2020, Número 192, <https://faolex.fao.org/docs/pdf/moz198043.pdf>.
- 252 ADNAP. (2022) Campanha de pesca: ano de 2023, <https://www.adnap.gov.mz/download/campanha-de-pesca-2023>.
- 253 Governo de Moçambique, Boletim da República, 8 de Outubro de 2020, Número 192, <https://faolex.fao.org/docs/pdf/moz198043.pdf>.
- 254 Sea Shepherd. (2018) Tanzanian Authorities Issue Over €6 Million in Fines to Foreign Fishing Vessels Evading Inspections. Disponível em: <https://www.seashepherdglobal.org/latest-news/tanzania-fines/>
- 255 Fish-I Africa. (2018) Crew exploitation uncovered in Western Indian Ocean fishing fleet. Disponível em: <https://stopillegal-fishing.com/news-articles/crew-exploitation-uncovered-western-indian-ocean-fishing-fleet/>
- 256 Shandong State-owned Assets Investment Holdings Co., Ltd. (2022) Zhonglu Haiyan regained fishing access to the Tanzanian waters. Disponível em: <https://www.sdgzkg.com/jstf/view-A1003005-9709.html>
- 257 Ibid.
- 258 Shandong Zhonglu Oceanic Fisheries. (2023) 2022 Annual Report. Disponível em: <https://q.stock.sohu.com/newpdf/202353415976.pdf>
- 259 A distribuição de renda é superior a 100% quando somada. Isto deveu-se a um comércio interno de 5,48%, que precisa ser deduzido. Shandong Zhonglu Oceanic Fisheries. (2022). 2021 Annual Report. Disponível em: <https://static.cninfo.com.cn/finalpage/2022-04-21/1212994226.PDF>
- 260 Ibid.
- 261 Negociação na Bolsa de Valores de Shenzhen sob o nome de 'Zhonglu B' 中魯B (200992.SZ). Atualmente, as ações B podem ser negociadas por cidadãos estrangeiros ou chineses através de contas em moeda estrangeira.
- 262 Shandong Zhonglu Pesca Oceânica. (2023) Relatório Anual de 2022.
- 263 Ibid.
- 264 Ibid.
- 265 Ibid.
- 266 Nome anterior: 山东省远洋渔业开发公司 (maio 1992 até abril de 2017): <https://www.qcc.com/firm/2ecb8cf4c212e553bf320f206878d83.html>. Consultado 23 Dec 2023.
- 267 China Economic Times. (2019) Doubled Revenue and Profit Growth - the secret of Shandong Zhonglu's wealth. Disponível em: <https://www.163.com/dy/article/EA2K7ULE0512D711.html>.
- 268 Qingdao Customs District P.R. China. (2024) 767 tonnes of ocean-caught tuna enter Qingdao. Disponível em: <http://qingdao.customs.gov.cn/qingdao-customs/406496/406498/5611824/index.html>.
- 269 Shandong State-owned Assets Investment Holdings Co., Ltd. (2022) Tanzania Fisheries Department Director General visited Zhonglu Haiyan. Disponível em: <https://www.sdgzkg.com/jstf/view-A1003005-168673294781164720.html>.
- 270 Ibid.
- 271 Zhejiang Ocean Family Co., Ltd. (2023). The initial public offering (IPO) and listing on the main board prospectus of Zhejiang Ocean Family Co., Ltd. https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202303031584027760_1.pdf?1677884026000.pdf
- 272 Skeritt, D. e Sumaila, R. (2021) Assessing the spatial burden of harmful fish subsidies. Disponível em: https://oceana.org/wp-content/uploads/sites/18/OceanaFPL_FinalReport.pdf
- 273 Ibid.
- 274 MARA, MOF. (2021) Notice on the Implementation of Fisheries Development Subsidy Policy in 2021. Disponível em: http://www.moa.gov.cn/nygbg/2021/202108/202111/t20211104_6381398.htm
- 275 General Office of the Ministry of Agriculture. (2017). Overseas Base for Distant Water Fishing Construction Project Implementation and Management Rules (for Trial Implementation). Disponível em: http://www.moa.gov.cn/nygbg/2017/201712/201802/t20180201_6136284.htm
- 276 Weihai Ocean Development Bureau. (2019) Compilation of policy support for the development of marine economy (I) Marine Fisheries Policy. Disponível em: <https://hyyy.weihai.gov.cn/module/download/download.jsp?classid=0&filename=84a3a902a2db483888ed1877508631dc.pdf>
- 277 Shenzhen Municipal Bureau of Planning and Natural Resources. (2023) Support Measures for Special Funds for Agricultural Development in Shenzhen (Fishery Category). Disponível em: https://www.sz.gov.cn/zfgb/2023/gb1296/content/post_10740537.html
- 278 MARA and MoF. (2021) Notice on the Implementation of the Fisheries Development Subsidy Policy in 2021. Disponível em: <https://czt.hunan.gov.cn/czt/sqczczc/202111/21027495/files/4ab7439bf92742c98e662b0dc74d11a3.pdf>
- 279 China Economic Daily. (2016) Shandong Rongcheng's distant water fishing production last year was 227,000 tonnes - a 100-billion-dollar industry "grew" from the sea. Disponível em: http://district.ce.cn/zg/201605/26/t20160526_12044475.shtml
- 280 Weihai Ocean Development Bureau. (2019) Compilation of policy support for the development of marine economy (I) Marine Fisheries Policy.
- 281 Municipal Planning and Natural Resources Bureau. (2023) Operating Procedures for Funding Special Funds for Agricultural Development in Shenzhen (Fishery Category). Disponível em: https://pnr.sz.gov.cn/xxgk/czwj/gfxwj2/content/post_10422560.html
- 282 General Office of Fujian Provincial People's Government. (2021) Notice on Eight Measures to Promote High-Quality Development of Distant Water Fishing Industry. Disponível em: <https://zqzt.qzsmc.net/zcy/policy/policy/detail.html?id=3149>
- 283 "... incluindo a libertação imediata de espécies protegidas, como as capturas acessórias de tubarões e tartarugas marinhas quando capturadas, e a utilização de dispositivos especiais para evitar capturas acessórias de aves marinhas durante as operações de pesca." Zhejiang Ocean Family Co., Ltd. (2023). The initial public offering (IPO) and listing on the main board prospectus of Zhejiang Ocean Family Co., Ltd.
- 284 Ibid.
- 285 Ibid.
- 286 Ibid.
- 287 Ibid.
- 288 Xinhua Net (2023) « 中华人民共和国第十四届全国人民代表大会代表名单 » (« Liste des députés de la quatorzième Assemblée populaire nationale de la République populaire de Chine »). http://www.news.cn/politics/2023-02/25/c_1129395721.htm (consulté le 28 mars 2024).
- 289 China Enterprise Confederation/China Enterprise Directors Association. List of Vice-Presidents. Disponível em: http://www.ccc1979.org.cn/view_nbqyis.php?sid=27. Consultado 1 de março de 2024.
- 290 All-China Federation of Industry and Commerce. Disponível em: <http://www.acfic.org.cn/bhjj/ldcz/zxfzx/>. Consultado 1 de março de 2024.
- 291 Zhejiang Ocean Family Co., Ltd. (2023) The initial public offering (IPO) and listing on the main board prospectus of Zhejiang Ocean Family Co., Ltd.
- 292 Ibid.
- 293 Página web de verificação de crédito para os acionistas finais da empresa acionista do Grupo Wanxiang Samong, Wanxiang Trust Co., Ltd. Disponível em: <https://market.aliyun.com/qidian/company/1180716026218615413?spm=5176.17630516.0.0.69f14359HxQthq>
- 294 Zhejiang Ocean Family Co., Ltd. (2023) The initial public offering (IPO) and listing on the main board prospectus of Zhejiang Ocean Family Co., Ltd.
- 295 Ibid.
- 296 Negociação na Bolsa de Valores de Shenzhen sob o nome de '中水渔业' (000798.SZ).

- 297 Stop Illegal Fishing. (2018) Tanzanian authorities crack down on illegal fishing operations. Disponível em: <https://stopillegalfishing.com/news/articles/tanzanian-authorities-crack-illegal-fishing-operations/>
- 298 Este relatório inclui a estimativa financeira da Zhongyu Global, gerada por uma empresa de auditoria China Audit Asia Pacific Certified Public Accountants, LLP para facilitar a aquisição da Zhongyu Global pela CNFC Overseas Fisheries Corporation em 2023. China Audit Asia Pacific Certified Public Accountants, LLP. (2023). Zhongyu Global Seafood Corp. Audit of 2021 and 2022 pro forma financial statements. Disponível em: <https://q.stock.sohu.com/newpdf/202353851868.pdf>
- 299 Ibid.
- 300 Ibid.
- 301 Ibid.
- 302 Mongabay. (2021) Madagascar's small fishers cheer new trawl-free zone, but do trawlers obey it? Disponível em: <https://news.mongabay.com/2021/12/madagascar-small-fishers-cheer-new-trawl-free-zone-but-does-trawlers-obey-it/>
- 303 MoC, PRC. (2009) China National Fisheries Corporation acquires Madagascar Fisheries Company. Disponível em: <http://mg.mofcom.gov.cn/article/jmxw/200912/2009120699590.shtml>
- 304 MarketScreener. (2023) CNFC Overseas Fisheries Co., Ltd Completed the acquisition of 51% stake in Zhongyu Global Seafood Co., Ltd. from Zhongyu Global Seafood Co., Ltd for CNY 1.06 billion. Disponível em: [https://www.marketscreener.com/quote/stock/CNFC-OVERSEAS-FISHERIES-Co-Ltd-Completed-the-acquisition-of-51-stake-in-Zhongyu-Global-Seafood-Co-44590586/](https://www.marketscreener.com/quote/stock/CNFC-OVERSEAS-FISHERIES-C-19165546/news/CNFC-OVERSEAS-FISHERIES-Co-Ltd-Completed-the-acquisition-of-51-stake-in-Zhongyu-Global-Seafood-Co-44590586/)
- 305 21st century economy. (2023) China's imports of Japanese aquatic products fell by more than 30% in July, and China will suspend all related imports with immediate effect. Disponível em: <https://m.21jingji.com/article/20230824/herald/0a2422f81b37b01b58eca93ca77635.html>
- 306 General Administration of Customs, PRC. (2023). Announcement on Total Suspension of Importation of Japanese Aquatic Products. Disponível em: <http://gdfts.customs.gov.cn/customs/302249/2480148/5274475/index.html>
- 307 Por exemplo, SMZDM, "COFC Black tiger prawns, sea-caught ship-frozen, net weight 2kg, Madagascar, 6-10 pieces/kg, Lantern Festival gift box". Consultado 8 de março de 2024, <https://www.smzdm.com/p/105152745/>
- 308 China Audit Asia Pacific Certified Public Accountants, LLP. (2023) Zhongyu Global Seafood Corp. Audit of 2021 and 2022 pro forma financial statements.
- 309 Tickler, D., Meeuwij, J., Bryant, K., et al. (2018) Modern slavery and the race to fish. *Nature Communications*. 9:4643; Mosteiro Cabanelas, A. (ed.), Quelch, G.D., Von Kistowski, K., Young, M., Carrara, G., Rey Aneiros, A., Franquesa Artés, R., Ásmundsson, S., Kuemlangan, B. e Camilleri, M. (2020). Transshipment: a closer look – An in-depth study in support of the development of international guidelines. FAO Fisheries and Aquaculture Technical Paper No. 661. Roma, FAO.
- 310 A lista da DG SANTE está sujeita a alterações, dado que o site web é atualizado regularmente. Esta informação foi correta no dia 7 de fevereiro de 2024.
- 311 Zhejiang Ocean Family Co., Ltd. (2023). The initial public offering (IPO) and listing on the main board prospectus of Zhejiang Ocean Family Co., Ltd.
- 312 Grupo Frinsa, 'INTERNATIONAL PRESENCE', consultado 19 de junho de 2023, <https://us.grupofrinsa.com/international-presence/>
- 313 Grupo Frinsa, 'About Us', consultado 19 de junho de 2023, <https://us.grupofrinsa.com/about-us/>
- 314 Iceland, 'The Nice Fisherman Tuna Chunks in Sunflower Oil', consultado 19 de junho de 2023, [https://web.archive.org/web/20221015212905/https://www.iceland.co.uk/p/the-nice-fisherman-tuna-chunks-in-sunflower-oil-4-x-145g-\(580g\)/81424.html](https://web.archive.org/web/20221015212905/https://www.iceland.co.uk/p/the-nice-fisherman-tuna-chunks-in-sunflower-oil-4-x-145g-(580g)/81424.html)
- 315 Latest Deals, 'Half Price M&S Tuna Steaks in Spring Water (Pack of 4)', consultado 20 de junho de 2023, <http://web.archive.org/web/20230620060941/https://www.latestdeals.co.uk/deals/half-price-ms-tuna-steaks-spring-water-pack-4-marks-spencer>
- 316 Fish Information & Services, 17 de setembro de 2021, 'Frinsa, proveedor de atún de Lidl o Carrefour, facturó un récord de 588 millones en 2020', consultado 20 de junho de 2023, <https://seafood.media/Fis/Worldnews/worldnews.asp?monthyear=9-2021&day=17&id=114692&l=s&country=0&special=&ndb=1&df=0>
- 317 Ibid.
- 318 Zhejiang Ocean Family Co., Ltd. (2023). The initial public offering (IPO) and listing on the main board prospectus of Zhejiang Ocean Family Co., Ltd.
- 319 Jealsa, 'TINNED FISH AND SEAFOOD', consultado 19 de junho de 2023, <https://jealsa.com/en/divisions/#jealsaem>
- 320 Ibidem.
- 321 Fish Information & Services, 'Jealsa Rianxeira, S.A.', consultado 20 de junho de 2023, https://seafood.media/fis/companies/details.asp?l=e&company_id=62171
- 322 Zhejiang Ocean Family Co., Ltd. (2023). The initial public offering (IPO) and listing on the main board prospectus of Zhejiang Ocean Family Co., Ltd.
- 323 Shanghai Kaichuang Deep Sea Fisheries Co., Ltd., 'Holding Company', consultado 16 de junho de 2023, <https://www.skmic.sh.cn/en/company.html>
- 324 Bright Food Group, 'Introduction of the Group', consultado 16 de junho de 2023, <https://www.brightfood.com/default/about>
- 325 Albo, consultado 16 de junho de 2023, <https://www.albo.es/>
- 326 Euroski, 'Bonito en aceite de oliva ALBO', consultado 16 de junho de 2023, <https://supermercado.eroski.es/es/productdetail/16052607-bonito-en-aceite-de-oliva-albo-lata-92-g/>
- 327 Carrefour, 'Atún claro en aceite de oliva virgen extra Albo pack de 6 latas de 54 g', consultado 19 de junho de 2023, <https://www.carrefour.es/supermercado/atun-claro-en-aceite-de-oliva-virgen-extra-albo-pack-de-6-latas-de-54-g/R-prod395600/p?q=albo&scroll=prod395600>
- 328 Machado, A. (2016) China compra maioria de empresa portuguesa importadora de camarão, *Jornal de Negócios*, 20 de outubro. Disponível em: https://www.jornaldenegocios.pt/empresas/agricultura-e-pescas/detalhe/china_compra_maioria_de_empresa_portuguesa_importadora_de_camarao
- 329 Mar Fresco, consultado 4 de março de 2024. Disponível em: <https://www.marfresco.pt/marca.html>
- 330 Mar Fresco, 'Camarão Selvagem Moçambique 40/60 MAR FRESCO 2kg Congelado', consultado 4 de março de 2024. Disponível em: <https://www.360hyper.pt/makro/alfragide/camar%C3%A3o-selvagem-mo%C3%A7ambique-congelado-mar-fresco-4-uni-4060-2kg>
- 331 Mar Fresco, 'MARFRESCO Camarão 800 g', consultado 4 de março de 2024, <https://www.minipreco.pt/produtos/gelados-e-congelados/talho-e-peixaria-congelados/marisco-e-delicias-do-mar/p/261550>
- 332 Shandong Zhonglu Oceanic Fisheries. (2023). 2022 Annual Report.
- 333 Zhejiang Ocean Family Co., Ltd. (2023). The initial public offering (IPO) and listing on the main board prospectus of Zhejiang Ocean Family Co., Ltd.
- 334 Walmart, 'Bumble Bee', consultado 8 de junho de 2023, <https://www.walmart.com/c/b/crand/bumble-bee>
- 335 Zhejiang Ocean Family Co., Ltd. (2023). The initial public offering (IPO) and listing on the main board prospectus of Zhejiang Ocean Family Co., Ltd.
- 336 Panjiva.
- 337 Zhejiang Ocean Family Co., Ltd. (2023). The initial public offering (IPO) and listing on the main board prospectus of Zhejiang Ocean Family Co., Ltd.
- 338 Tri Marine Group, consultado 19 de junho de 2023, <https://trimarinegroup.com/>
- 339 Bolton Group, 'About Us', consultado 28 de 6 de 2023, <https://www.boltongroup.net/en/about-us/>
- 340 Walmart, Rio Mare product list, consultado 13 de fevereiro de 2024. Disponível em: <https://www.walmart.com/search?q=río+mare>
- 341 Amazon, 'Rio Mare', consultado 13 de fevereiro de 2024. Disponível em: https://www.amazon.com/stores/RioMare/page/33F1B1BA-24D6-4590-8243-5D0185B9C4BF?ref=ast_bln
- 342 Panjiva.
- 343 OpenCorporates, 'Nestlé Purina PetCare Company', consultado 4 de março de 2024. Disponível em: https://opencorporates.com/companies/us_mo/00007498
- 344 Panjiva.
- 345 Ibid.
- 346 Sea Delight, 'Seafood processor expands support of local tuna fishing communities', consultado 4 de março de 2024. Disponível em: <https://www.sea-delight.com/news/2016/12/31/nha-trang-seafood-processor-expands-support-of-local-tuna-fishing-communities>
- 347 Fish Choice, 'Sea Delight, LLC', consultado 6 de março de 2024, <https://fishchoice.com/business/sea-delight-llc-o>
- 348 Toppits, consultado 6 de março de 2024. Disponível em: <https://www.toppits.com/retail>
- 349 Notos & Company Limited, consultado 6 de março de 2024. Disponível em: <https://www.houjin-bangou.nta.go.jp/henkorireki-johoto.html?selHouJiUO=5080001020522>
- 350 World Endmost Capital Foods Corporation, consultado 6 de março de 2024. Disponível em: <https://wecfoods.co.jp/>
- 351 Grupo Dohsui, consultado 6 de março de 2024. Disponível em: <https://www.dohsui.co.jp/>
- 352 Shandong Zhonglu Oceanic Fisheries. (2022). 2021 Annual Report.
- 353 Zhejiang Ocean Family Co., Ltd. (2023). The initial public offering (IPO) and listing on the main board prospectus of Zhejiang Ocean Family Co., Ltd.
- 354 World Benchmarking Alliance, 'Maruha Nichiro', consultado 28 de junho de 2023. Disponível em: <https://www.worldbenchmarkingalliance.org/publication/seafood-stewardship-index/companies/maruha-nichiro/>
- 355 Zhejiang Ocean Family Co., Ltd. (2023). The initial public offering (IPO) and listing on the main board prospectus of Zhejiang Ocean Family Co., Ltd.
- 356 Maruha Nichiro. (2021). Corporate Profile. Disponível em: https://www.maruha-nichiro.com/who_we_are/pdf/corporate_profile_en_202107.pdf
- 357 Rakuten, 'マルハニチロ', consultado 28 de junho de 2023. Disponível em: <https://search.rakuten.co.jp/search/mall/%E3%83%9E%E3%83%AB%E3%83%8F%E3%83%8B%E3%83%81%E3%83%AD/>
- 358 Amazon, 'マルハニチロ', consultado 28 de junho de 2023. Disponível em: <https://www.amazon.co.jp/%E3%83%9E%E3%83%AB%E3%83%8F%E3%83%8B%E3%83%81%E3%83%AD/s?k=%E3%83%9E%E3%83%AB%E3%83%8F%E3%83%8B%E3%83%81%E3%83%AD>
- 359 Hiroichi Co., Ltd., 'Company Overview', consultado 15 de junho de 2023. Disponível em: <https://www.hiroichi-maguro.jp/en/company/>
- 360 Zhejiang Ocean Family Co., Ltd. (2023) The initial public offering (IPO) and listing on the main board prospectus of Zhejiang Ocean Family Co., Ltd.
- 361 Hiroichi Co., Ltd., consultado 31 de fevereiro de 2024. Disponível em: <https://www.hiroichi-maguro.jp/en/ocean-treasure-co-ltd/>
- 362 Zhejiang Ocean Family Co., Ltd. (2023) The initial public offering (IPO) and listing on the main board prospectus of Zhejiang Ocean Family Co., Ltd.
- 363 Welch, H., Chavele, T., White, T., et al. (2022) Hot spots of unseen fishing vessels. *Science Advances*. 8(44).
- 364 Um transbordador provável 'significa que um navio de pesca e um transportador de peixe tiveram um encontro com uma duração entre um mínimo de 1 hora e um máximo de 6 dias'. Veja: <https://help.starboard.nz/en/articles/8407016-how-are-likely-transshipments-defined>
- 365 Coalition for Fisheries Transparency. (sem data). *Global Charter for Fisheries Transparency*. Available at: <https://fisheriestransparency.net/wp-content/uploads/2023/11/ONEPAGERA54-18.pdf>
- 366 Kroodsmas, D. A., Mayorga, J., Hochberg, T., Miller, N. A. et al. (2018) 'Tracking the global footprint of fisheries', *Science*, 359, pp. 904–908; Souza, E. N., Boerder, K., Matwin, S. & Worm, B. (2016) 'Improving fishing pattern detection from satellite AIS using data mining and machine learning', *PLoS One*, 11, e0158248.
- 367 S&P Maritime Portal (serviço pago). Disponível em: <https://www.spglobal.com/marketintelligence/en/mi/products/maritime-portal-desktop.html>
- 368 Especificamente, trata-se de informações publicamente disponíveis sobre inspeções de navios, projetos offshore, avisos de pesca INN e substituição de navios, publicadas em conformidade com os Regulamentos da República Popular da China sobre a Divulgação de Informações Governamentais, disponíveis em: https://www.gov.cn/gongbao/content/2019/content_5386612.htm
- 369 IOTC Record of Authorised Vessels (Registo de Navios Autorizados) da IOTC, disponível em: <https://iotc.org/vessels/current>
- 370 <https://iotc.org/data/brower> (capturas e esforço por ano, trimestre, grelha, frota, pesca, e espécies)
- 371 Paolo, F., Kroodsmas, D., Raynor, J., et al. (2024) Satellite mapping reveals extensive industrial activity at sea. *Nature*. 625. 85–91.
- 372 EJE (2020) Off the Hook. Disponível em: <https://ejefoundation.org/reports/off-the-hook-how-flags-of-convenience-let-illegal-fishing-go-unpunished>
- 373 Chinese Loans to Africa Database, available at: <https://www.bu.edu/gdp/chinese-loans-to-africa-database/>
- 374 Chinese Global Power Database, disponível em: <https://www.bu.edu/cgp/>
- 375 SAIS-CARI, disponível em: <https://www.sais-cari.org/about>
- 376 China's Overseas Development Finance Database, disponível em: <https://www.bu.edu/gdp/chinas-overseas-development-finance/>
- 377 Website da AidData, disponível em: <https://www.aiddata.org/china>
- 378 IUU Fishing Index. (2023) 2023 Results. Disponível em: <https://iuufishingindex.net/ranking>
- 379 Registo Criminal de Navios de Pesca e plataforma associada 'Spyglass', disponível em: [spyglass.fish](https://www.spyglass.fish)
- 380 Outlaw Oceans bait-to-plate dataset, disponível em: <https://www.theoutlawocean.com/investigations/china-the-superpower-of-seafood/bait-to-plate/>
- 381 ILO C188 - Work in Fishing Convention, 2007 (No. 188). Disponível em: https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100::NO:12100:P12100_INSTRUMENT_ID:312333:NO
- 382 ILO C190 - Violence and harassment convention, 2007. Disponível em: https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100::NO:P12100_ILO_CODE:C190

THE EVER-WIDENING NET:

Mapping the scale, nature and corporate structures of illegal, unreported and unregulated fishing by the Chinese distant-water fleet

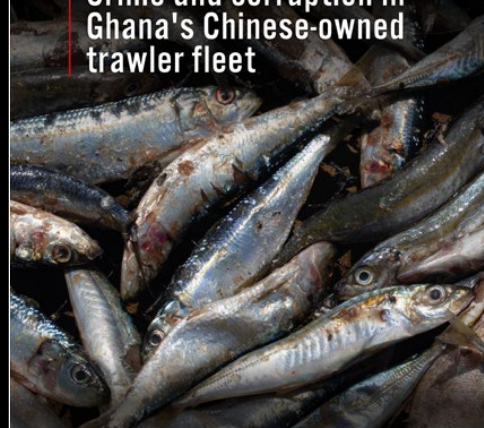


ENVIRONMENTAL JUSTICE FOUNDATION
EJF
Protecting People and Planet

A report by the Environmental Justice Foundation

ON THE PRECIPICE:

Crime and corruption in Ghana's Chinese-owned trawler fleet




ENVIRONMENTAL JUSTICE FOUNDATION
EJF
Protecting People and Planet

A report by the Environmental Justice Foundation

MURKY WATERS:

Analysis of the regulatory framework governing the distant water fishing fleet of the People's Republic of China




ENVIRONMENTAL JUSTICE FOUNDATION
EJF
Protecting People and Planet

A report by the Environmental Justice Foundation

CHINA'S HIDDEN FLEET IN WEST AFRICA

A spotlight on illegal practices within Ghana's industrial trawl sector



ENVIRONMENTAL JUSTICE FOUNDATION
EJF
Protecting People and Planet

A report produced by the Environmental Justice Foundation